
3 1761 0

DANS
NOTRE EMPIRE NOIR

DU MÊME AUTEUR, A LA MÊME LIBRAIRIE :

La Grande Boucle. *Notes et Croquis de l'Ancien Continent et des deux Amériques.* Préface de M. Pierre BAUDIN. 2e édition. Un vol. in-16, avec une carte .... 3 fr. 50

(Ouvrage couronné par l'Académie française, prix Montyon.)

L'Avenir de la France est sur Mer. Préface de M. Paul DOUMER. 2e édition. Un vol. in-16........................ 3 fr. 50

L'Afrique Équatoriale française. Préface de M. Marcel SAINT-GERMAIN, sénateur, président du Groupe colonial du Sénat. Un volume in-16, avec une carte .... 3 fr. 50

PARIS. — TYP. PLON-NOURRIT ET Cie, 8, RUE GARANCIÈRE. — 17144.

Maurice RONDET-SAINT

DANS NOTRE EMPIRE NOIR

Préface de M. Abel BALLIF
PRÉSIDENT DU TOURING-CLUB DE FRANCE

Avec une carte



PARIS
LIBRAIRIE PLON
PLON-NOURRIT et Cie, IMPRIMEURS-ÉDITEURS
8, RUE GARANCIÈRE — 6e

1912

PRÉFACE

Voici bien des années déjà que Maurice Ron-
:et-Saint est notre collaborateur, au Touring-
:lub, et l'un des plus précieux. Tous nos cama-
ades savent la part qu'il a prise à nos travaux
ans le domaine nautique; mais Rondet-Saint
'est pas seulement un maritime : il est encore
n colonial convaincu. Ce en quoi il a raison. La
Iarine et les Colonies étant deux facteurs ju-
ıeaux dont le développement se solidarise au
oint que le second ne saurait grandir et pros-
érer si le premier ne lui apporte pas l'aide de
on activité intime et féconde. Profondément
énétré de ce principe, Rondet-Saint a pris une
art importante à la constitution du Comité Colo-
ial du T. C. F., dont l'action, remontant à
ıoins de trois ans seulement, a déjà produit,

et produira plus encore dans l'avenir, des résultats dont doit bénéficier notre collectivité nationale tout entière.

Et comme nulle contribution n'est plus précieuse, plus efficace, en un domaine quel qu'il soit, que l'étude sur place, dans leur cadre, des hommes et des choses, notre camarade, accompagné d'ailleurs dans cette randonnée par sa vaillante femme, s'embarquait, voici quelques mois, pour une des plus belles et des plus pittoresques parties, des moins connues aussi, de notre Empire Colonial : l'Afrique Occidentale et Equatoriale. Il a relâché dans tous les ports de la première, et parfois complété sa visite ici et là, par une courte pointe dans l'intérieur. Quant à l'Afrique Equatoriale,grâce aux circonstances, exceptionnelles, il faut bien le dire, que lui ont valu de précieuses amitiés, il l'a parcourue en quelques mois, jusqu'aux confins méridionaux de l'Oubangui-Chari et du Cameroun Allemand : du Pool à Bangui, sur l'Oubangui, et à Ouesso, sur la Sanga : cette Sanga qu'il a encore vue française, et que de récentes conventions inter-

nationales viennent de nous faire perdre. Une excursion dans le massif du D'Joué, au nord de Brazzaville, lui fît goûter les joies, parfois un peu rudes, sans doute, de la vie dans la brousse. Puis, il a visité le Gabon, remonté l'Ogooué, jusqu'à N'Djolé, le N'Gouni, jusqu'à Sindara. Si bien que, en dépit de la brièveté relative de son séjour, notre camarade aura eu la bonne fortune, rarement échue aux plus vieux coloniaux, retenus, eux, dans une région déterminée, de visiter et d'étudier l'ensemble de notre Afrique Equatoriale dans son entier.

Il faut nous féliciter qu'il en ait été ainsi, puisque, de cette formidable randonnée de milliers et de milliers de kilomètres, Rondet-Saint nous aura rapporté deux livres : tous deux d'un intérêt également puissant, encore que d'un caractère infiniment différent : l'un, paru il y a quelques mois sous ce titre : *l'Afrique Equatoriale française*, avait pour objectif, suivant l'expression de son éminent préfacier, M. le sénateur Saint-Germain, Président du Groupe Colonial du Sénat, de « voir, observer, étudier, ana-

« lyser,et, de ce voyage, exposer tout ce qui, à
« un titre quelconque,était à même de faire con-
« naître à ses compatriotes la valeur de notre
« grande Colonie, son statut actuel, ses éléments
« d'avenir, et les résultats acquis là-bas à notre
« pays par une sélection de ses plus vaillants
« citoyens.»

Ici, c'est un objectif tout différent que s'est proposé notre ami : dans ce style alerte et vivant, avec cet éclectisme, qui le caractérisent et que connaissent bien ses lecteurs, il a consigné au jour le jour, au fur et à mesure qu'elles se présentaient à son esprit, ses notes de voyage, ses remarques, sans négliger parfois maints accidents, menus en apparence, mais dont il sait toujours dégager, avec un à propos, une bonne humeur bien française, l'enseignement ou la philosophie. Et c'est, précisément, ce caractère très spécial, très utile aussi, qui rend si captivante, et si profitable en même temps, la lecture de chacun des ouvrages de Rondet-Saint : celui-ci confirme, et fortifie, en quelque sorte, la valeur des précédents.

***

Mais ce n'est pas tout : derrière le livre, il y a le geste, si je puis dire, dont il est issu. Et ce geste vaut, lui aussi, d'être cité et commenté. Car c'en fut bien un, de la part de notre camarade, de choisir pour champ de son activité touristique et littéraire cet Empire Noir Français vers lequel n'ont guère été attirés jusqu'ici que ceux de nos compatriotes qu'y appelaient leurs fonctions, leurs intérêts ou leur devoir. En allant là-bas, je puis mieux que personne le savoir, Rondet-Saint a voulu, non seulement apporter sa contribution à la diffusion, dans le grand public métropolitain, des choses de l'Afrique Française, mais aussi, prêcher personnellement d'exemple, et, par là, démontrer d'une manière tangible, matérielle, combien est, non seulement souhaitable, mais réalisable en même temps, l'accession de nos immenses territoires du Continent Noir au vaste et très intense mouvement cynégétique et touristique qui constitue pour les

colonies étrangères de l'Afrique Orientale une si considérable source de profits.

Il a eu la joie, — pour un vulgarisateur et le champion d'une idée, il n'en est pas de plus grande, — de voir son effort couronné de succès : son initiative, reprise avec un heureux à-propos par M. Messimy, alors ministre des Colonies, a contribué à provoquer l'instauration, en ce Département, d'une commission chargée d'élaborer un projet de législation cynégétique : premier pas fait dans la voie des mesures propres à faire bénéficier notre Empire d'outre-mer de l'afflux du grand tourisme, ce facteur économique de la valeur et de l'efficacité duquel il n'est plus permis de douter aujourd'hui.

C'est là, assurément, un seul des multiples problèmes qui s'imposent aux esprits soucieux de notre expansion mondiale. Notre camarade est un esprit trop averti pour avoir négligé aucun des autres. Il sait dans quelle mesure tous s'enchaînent au point de former un bloc homogène dont aucun élément ne saurait se distraire ni se négliger, sous peine de compromettre l'ensem-

ble. Aussi s'est-il appliqué à éviter l'écueil de spécialiser son objectif. Il s'est, au contraire, attaché, dans la plus large mesure possible, à étendre le champ de ces observations. Et cela l'a conduit, précisément, à cet éclectisme, dont je parlais tout à l'heure, et qui est bien un des plus grands charmes de ce livre.

Je lui souhaite le succès : non pas seulement par la profonde et déjà ancienne sympathie que je porte à son auteur, mais aussi parce que de tels ouvrages sont un appoint de plus apporté à notre expansion nationale, domaine en lequel aucun effort ne saurait être considéré comme négligeable.

A. BALLIF

Président du Touring-Club de France.

DANS NOTRE EMPIRE NOIR

VERS L'AFRIQUE OCCIDENTALE

« Comment, vous allez au Congo ! ?.... sans y être obligé ? Quelle idée !... »

Puis, avec le clignement d'œil propre à souligner un trait :

« Ah ! Ah ! vous allez faire votre petit Roosevelt ? » Second clignement.

« Surtout, n'oubliez pas de me rapporter du savon ! vous savez : le célèbre savon !... »

Ce petit mono-dialogue renouvelé dix, vingt, cent fois, depuis que mes amis et relations connaissent mon départ pour l'Afrique Equatoriale, prouve avec évidence que l'esprit français n'est pas mort, comme le prétendent certains grincheux.

La vérité est que je vais au Congo en touriste, pour voir, tout bonnement. Voir, dire ce que j'aurai vu, en toute indépendance, sans l'embal-

lement d'un apôtre, l'optimisme officiel d'un fonctionnaire zélé,ni le parti-pris d'un trafiquant déçu.

Une initiative de cette nature m'a paru comporter une sanction utile. Les Belges ont fait de leur Congo la base d'une puissance coloniale de premier ordre. Notre Congo, à nous, devenu depuis peu le Gouvernement Général de l'Afrique Equatoriale Française, est à peine connu du monde colonial, en dehors d'une fraction spécialisée de ce milieu. Il est tout à fait ignoré du public. Plus de dix ans se sont écoulés depuis la publication des deux ou trois rares ouvrages traitant ce sujet. En un si court laps de temps, ces vastes régions se sont cependant ouvertes à notre action, et, disent les initiés, transformées.

Sont-elles un facteur nouveau, de la plus haute importance, acquis à l'Empire Mondial de la Plus Grande France ? Ou bien la mise en valeur de notre Afrique Equatoriale aboutira-t-elle à une lourde faillite coloniale, comme l'ont prédit certaines personnalités se targuant d'autorité ?

Je n'ai certes pas pour objectif, en une si brève randonnée, de trancher la question, mais seulement de rechercher quelques matériaux utiles à sa documentation.

***

Lorsque fut créé, au Touring-Club, le Comité Colonial, la présence, à Paris, de trois des gouverneurs Généraux, M. Merlaud-Ponty, de l'Afrique Occidentale, M. Klobukowsky, de l'Indochine, M. Merlin, de l'Afrique Equatoriale, fut mise à profit pour organiser en l'honneur de chacun d'eux une réunion spéciale, et recevoir de leur bouche telles indications propres à orienter utilement l'action de cette branche d'activité, nouvelle au sein de la Grande Association touristique.

M. Merlin fut particulièrement intéressant, parce qu'il nous entretenait d'un domaine plus généralement ignoré. Il nous parla des beautés de l'Afrique Equatoriale avec tant de chaleur, il nous décrivit avec une si communicative admiration personnelle la majesté des grands fleuves du Continent Noir et l'avenir de ces pays tout neufs encore, qu'il suscita incontinent chez moi le désir de visiter et d'étudier cette partie française du monde.

Et voilà comment nous nous embarquions, ma femme et moi, il y a quelques mois, au Havre, pour l'Afrique Occidentale et le Congo.

***

En réalité, le départ de ce service, devenu mensuel, s'effectue le 25, de Bordeaux. Mais la pratique du yachting a fortifié en nous l'amour du large. Non seulement la perspective de deux jours de séjour supplémentaire en mer ne nous effrayait pas, elle était au contraire un attrait, quoi qu'en puissent penser la majorité de mes compatriotes, que la perspective d'une heure de traversée empêcherait d'aller en Angleterre. Puis, cela nous permettait d'éviter l'arrivée en cohue à Pauillac, avec le gros des passagers, de nous installer tranquillement, et de prendre un contact, pour ainsi dire personnel, avec le bord; encore que la traversée de France à Matadi, sur le Congo Belge, point terminus de la ligne, exige seulement 22 jours.

Notre navire est l'*Afrique*, des Chargeurs Réunis, superbe paquebot tout récent, pourvu des aménagements les plus parfaits du confortable nautique. Actuellement, l'*Afrique* assure alternativement avec l'*Europe* et, accessoirement, le *Tchad* — le service de notre Côte Occidentale africaine.

A peine à bord, je m'entends interpeller par mon nom : c'est l'excellent steward qui fit notre

service pendant notre voyage autour du monde en 1908-1909. Le brave garçon sera de nouveau attaché à nous durant ce voyage. Il est tout heureux de nous revoir; nous allons être « aux petits soins ». Bon début.



Le moment de l'appareillage est venu. Spectacle toujours le même, et toujours amusant que celui du « coup de feu de la dernière heure ». Dans le brouhaha des ordres et des cris, le grincement des chaînes et le ronflement des treuils, c'est l'enchevêtrement d'une fourmilière en émoi. Sur la passerelle prête à hisser, les derniers arrivants se heurtent aux débardeurs retardataires débarquant en hâte dans la crainte d'un départ involontaire. Sur le pont est une vedette automobile destinée aux Colonies. Une demi-douzaine d'ouvriers y travaillent encore. On doit les renvoyer du bord. Je souhaite à son exotique acquéreur une parfaite mise au point de son bateau.

Nous laissons passer le *Sicilian*, de l'Allan Line; cette compagnie est devenue l'intermédiaire étranger entre le Canada, marché immense, plein d'avenir, peuple d'essence française, et notre

pays, où personne, ni les Pouvoirs Publics, ni l'armement, ne semble avoir compris encore la nécessité économique, la haute portée politique que comporte le fait d'être les maîtres de nos relations avec tous les grands centres, sans exception, d'activité mondiale. Beau navire, d'ailleurs le *Sicilian*; d'aspect marin, bien défendu, évidemment approprié à sa dure navigation. Précédé d'un remorqueur, suivi d'un autre, il nous frôle. A l'arrière, des émigrants entonnent un hymne lent et triste. Mélancolique chant d'adieu définitif au vieux monde de leurs pères ?

A nous, maintenant. Par nos seuls moyens, sans autre aide qu'un bateau de service, nous évoluons avec aisance. Nous franchissons le bassin de l'Eure, où les Transatlantiques attendent la fin d'un conflit nouveau, né d'une de ces demandes subites, brutales et déraisonnables dont les ouvriers d'aujourd'hui font leur monnaie courante, pour le pire dommage d'un état de choses qui pèsera finalement sur eux.

Devant Frascati, nous débarquons le pilote. Et en route ! Une heure après, c'est déjà la solitude de la haute mer, et cet isolement si frappant dès qu'on a quitté les abords immédiats des grands ports, ou les carrefours des routes maritimes. Devant nous, le *Sicilian* se rapproche

peu à peu. Nous le gagnons. Nous faisons 14 nœuds. Donc lui 12 ou 13 seulement. Cette vitesse paraît bien réduite pour un service si important. Cependant, fait à noter, elle donne satisfaction, et l'Allan Line passe pour prospérer.

Nous croisons de près un cargo anglais. Le pont est désert. Seul, l'homme de barre est à son poste. Pas d'officier de quart. Il fait jour; le temps est clair, l'homme de barre n'est peut-être pas gris! Donc ça va. Mais de nuit ou par temps bouché, nombre de ces « casterolles », comme disent les matelots, ne doivent pas être conduites avec plus de souci. Quand on y songe, on est stupéfait du petit nombre des accidents de mer.

Déjà, voilà la presqu'île du Cotentin ; Cherbourg, très visible. Et, toute proche, telle une menace au cœur de nos côtes, la morose île anglaise d'Aurigny, où l'on voit bien nettement l'immense digue construite par nos adversaires de jadis. Avec les torpilleurs et les sous-marins modernes, ce travail gigantesque et peu connu n'a rien perdu de sa portée. Puisque les Anglais sont nos amis, comme les Allemands sont leurs rivaux et leurs futurs adversaires désignés, pourquoi Londres ne nous a-t-il pas offert l'acquisition d'Aurigny, et gardé Heligoland, dont nos voisins regrettent si justement aujourd'hui de

s'être défaits ? Serait-ce que les négociateurs allemands furent plus habiles, et surtout moins passifs que les nôtres? La chose est possible, et même vraisemblable.

Echoué, l'avant enfoncé, l'arrière hors de l'eau, un grand navire espagnol s'est perdu, il y a peu de temps, à Aurigny, par la brume. Fait curieux, m'apprend-on, et sans doute sans précédent, le même jour un autre vapeur de la même compagnie naufrageait dans le même parage.

Guernesey. Ombre lointaine. La nuit, les feux de la côte. Vers minuit, on stoppe. C'est le pilote de Pauillac. « Au premier qui parle ! » Aussi, comme leurs confrères havrais les pilotes girondins vont-ils chercher les arrivants au grand large. Comme eux aussi, au départ, garantis par le service de roulement, ils débarquent à la première bouée. Je dis cela sans critique, notez bien. Mais j'ai toujours trouvé la remarque amusante à souligner parce qu'elle est caractéristique de ce que donne l'initiative individuelle en regard de l'action réglementée, administrativement.

Le lendemain, nous suivions de loin la côte ouest française. Peu de relief ni d'intérêt. On jugerait mal de nos sites occidentaux, ainsi vus du Golfe.

Nous rencontrons quelques thoniers, leurs

antennes déployées. Quels bons et rudes bateaux que ceux-là ! Il vente frais. Notre paquebot est secoué. Eux montent à la lame, bien assis, bien stables, avec une aisance parfaite. On se demande pourquoi les meilleurs types de navires restent ainsi spécialisés, localisés. Jadis, un yachtsman, M. Tirard, fit construire un yacht sur ce modèle, le *Borée*. Il en eut, sous tous rapports, la plus vive satisfaction. Je ne sache pas cependant que son exemple ait jamais été suivi.

***

Nous nous réveillons, ce jour-là, à Pauillac, le long des appontements. Nous sommes en avance, d'ailleurs régulière et prévue, puisque les passagers doivent arriver seulement le lendemain, par le Congo-Express, ainsi officiellement baptisé, s'il vous plaît !.... Car, maintenant, chaque mois, part de la gare d'Orsay un train spécial pour le Congo. Et, à deux pas du boulevard, un guichet vous délivre des billets, on vous enregistre directement vos bagages pour ce cœur du Continent Noir, il y a quelques années encore redoutable et mystérieux. Voilà, pour le coup, l'expression tangible d'un admirable progrès, n'est-il pas vrai ? Progrès définitif en ce

domaine ? Non pas,certes. Des critiques subsistent.Ainsi pourquoi certaines complications d'organisation rendent-elles le trajet, de l'arrivée à Bordeaux jusqu'à Pauillac aussi long, presque, que le temps mis par un rapide à venir de Paris jusqu'à Bordeaux? Pourquoi le Congo-Express n'est-il pas lui-même un rapide? On donnerait à cela des raisons, évidemment. Quelles qu'elles soient, elles ne valent pas, puisque l'extrême réduction de temps et la perfection des transports est devenue, dans le monde entier, la règle universelle. Ce qui est vérité partout ne l'est pas moins chez nous, sans doute. Intéressant, au demeurant,ce court séjour à Pauillac. L'amabilité de MM. Adde, grands négociants, agents de la Compagnie, me vaut d'assister de nuit au spectacle déjà vu, mais toujours si impressionnant,d'une coulée, aux Hauts-Fourneaux, et, le jour suivant, de faire une randonnée dans ce pays si particulier du Médoc, où chaque coin de route évoque le nom des plus célèbres crûs du globe.

Peu de mouvement maritime, par contre. Quelques cargos accostent aux appontements ou suivent le fleuve. En aval de nous est mouillé en pleine Gironde un grand paquebot des Messageries, l'*Amérique*. Des gabarres assurent

plus ou moins péniblement ses relations avec la terre. Vers le soir, il appareille pour aller se poster à deux énormes piles plantées à cet effet, vers la ville, non loin du poste des bateaux-pilotes ; ceux-ci, très particuliers, avec leur pavois blanc, et leur gréement de ketchs. Il attendra là, m'explique-t-on, les passagers amenés par un des bateaux du service fluvial. Pourquoi ne vient-il pas, lui aussi, à l'appontement ? Pourquoi cet insupportable trimballage imposé aux passagers, du train au bateau, du bateau au paquebot ? Pourquoi ? Lorsque, partout ailleurs que chez nous, on cherche à capter la clientèle, en poussant le souci de son confort jusqu'à amener le wagon au niveau du point d'embarquement à bord? Mystère ; et, probablement aussi, rivalités locales dont la preuve se retrouve dans le fait incroyable que ce point important de transit transatlantique n'est pas doté d'un bureau de postes, même auxiliaire. Que devient donc ici le sens des besoins modernes, et, plus encore, le souci de la concurrence internationale, si âpre, si évidemment préoccupée des détails propres à favoriser son propre succès ?

Un grand projet est dans l'air, qui, peut-être, va modifier profondément les conditions d'exploitation du port de Bordeaux. Il ne s'agit rien

moins que du rachat des appontements de Pauillac, par la Chambre de Commerce de cette ville.

Un port en eau profonde serait creusé au Verdon. La Compagnie du Midi, ou le P.-O. reprendrait le réseau de la Compagnie du Médoc. Et le tout constituerait un ensemble homogène puissamment outillé. Bordeaux posséderait ainsi un avant-port, comme Nantes a Saint-Nazaire, mais cet avant-port serait à elle, et exploité à son profit. Rien que pour le port de Verdon, on parle de 80 millions.

Certains se montrent sceptiques et croient que ces travaux réservent des mécomptes. Je n'apprécie pas, mais ne puis m'empêcher de souligner la dualité engendrée par ce projet avec le port d'escale de La Pallice, où tant de millions ont également été déjà, et vont être encore dépensés.



Le Congo-Express a déversé sur l'appontement son flot de passagers. Public très spécial, bien colonial, et qui ne ressemble à aucun autre vu ailleurs dans les grands ports d'embarquement. Des fonctionnaires, des officiers, réservés et corrects ; des négociants, marqués de cette empreinte d'énergie que donnent les initiatives

lointaines ; quelques dames, vaillantes Françaises accompagnant ou rejoignant leurs maris ; de barbus missionnaires, ascétiques et simples. Puis des sous-officiers, des soldats d'infanterie coloniale ; soldats de métier, ceux-là, donnant par excellence l'impression de notre troupier, brave et débrouillard. Pas un étranger. Pas un touriste. Seuls vont là-bas jusqu'ici ceux qu'appellent leurs fonctions et leurs devoirs.

Spécialisés, limités dans leur sphère propre, ces hommes ne peuvent répandre chez nous les connaissances susceptibles de provoquer une opinion publique coloniale ; ces connaissances, ils les possèdent, certes ; mais ils sont, de par leur statut même, inaptes à les vulgariser. Il en est, en cela, comme en matière de marine. Et c'est la raison pour laquelle nos affaires maritimes et coloniales, demeurées étrangères à la masse, ont si souvent souffert de l'indifférence générale. La contribution à la création d'une opinion publique, dans le domaine de notre puissance sur mer et de l'expansion de nos territoires d'outre-mer, est un des premiers devoirs s'imposant à tous ceux qui ont le souci de notre grandeur nationale.

Est-ce à dire, toutefois, que les résultats soient nuls, en ce domaine ? Non, certes. Ainsi, un exemple, secondaire, mais typique : il y a quel-

ques années seulement un seul service bi-mensuel assurait les relations françaises avec la côte occidentale d'Afrique. Chaque départ emportait vingt sacs de dépêches. Aujourd'hui, et bien que les Belges desservent le Congo par une ligne tri-hebdomadaire, le nombre des sacs est monté à deux cents, et tous nos paquebots partent bondés de marchandises ; à telle enseigne que le nôtre dut laisser en débord plusieurs wagons à Pauillac.

Mais, devant l'avenir de notre Empire Africain, avenir immense, affirmé par tous ceux qui savent et qui prévoient, les résultats acquis sont seulement un minimum dont le plein effet dépendra des efforts individuels appuyés financièrement, et de la scientifique mise en valeur des incalculables richesses acquises à notre pays par notre politique coloniale, comme par le génie de ses grands pionniers.



Cette fois, nous avons définitivement quitté la France. Au Havre, ce n'était qu'un « faux départ ». Dans la nuit noire, les feux de la Gironde défilent rapidement. Un peu plus tard, sur babord, le phare de Cordouan ; le dernier de France. Ceux que notre navire emporte rever-

ront-ils tous la Patrie ? Nul n'émet cette pensée. Mais elle étreint chacun de nous. Et c'est elle, latente, qui jette en notre cœur, à chaque éloignement du pays, son angoissante et muette interrogation.



Nous avons dépassé Finistère, la dernière terre d'Europe que nous aurons aperçue. Et, quittant la grande route maritime qui, du carrefour du cap espagnol, conduit à Gibraltar, nous piquons droit sur Ténériffe. De nouveau, la solitude du large.

Nous avions caressé l'espoir de nous arrêter à Ténériffe, et le très aimable commandant de l'*Afrique*, M. Blazy, eût volontiers accédé à notre désir. Mais, jaloux sans doute des hauts-faits de leurs camarades du Continent, les débardeurs y sont en grève. Impossible de charbonner. Si bien que nous allons, une fois de plus, passer sans pouvoir le visiter, devant ce séjour dont on nous a tant vanté les charmes.



Dimanche. En mer, un jour tout semblable aux autres. Il est même curieux de constater

combien la vie de bord fait perdre facilement la notion des dates et des jours.

Je dois faire ici une remarque d'un ordre délicat. Je la fais, me plaçant au point de vue purement général, en dehors de toute idée confessionnelle, et, encore moins, politique : à bord, nous avons des prêtres missionnaires, et nous sommes 250 ou 300 passagers. Il n'est pas un paquebot étranger où, dans ces conditions, un office n'aurait lieu dans l'un des salons, soustrait pendant un court laps de temps aux allées et venues du personnel et des gens. Le nombre même des passagers implique à lui seul une proportion de personnes désireuses d'assister à un office. Eh bien ! sur nos paquebots, on n'ose plus l'autoriser sous prétexte qu'un passager grincheux pourrait se plaindre d'être à un moment quelconque privé du salon auquel il a droit.

Je le dis en toute indépendance d'esprit, exempt de toute préoccupation « cléricale », je vous l'assure ; une telle conception des choses, des convenances, et de la liberté de chacun, est déplorable ; piteuse aussi, car elle dénote quelque peu de cette mentalité née de la méconnaissance du droit de chacun, et devenue très spéciale à notre pays.

Le fait est d'autant plus regrettable qu'il est général et susceptible d'éloigner de nos paquebots une importante fraction de la clientèle étrangère, le plus souvent intransigeante sous ce rapport.



Voici à peine trois jours et demi que nous avons quitté Bordeaux, et, déjà, nous sommes en zône chaude. La mer, calme et bleue, n'est pas encore agitée par les alizés. Les premiers poissons volants sont apparus. On s'est mis en blanc, en kaki, que tout le monde arbore ici, tandis qu'en pays britannique le blanc seul est bien porté, et le kaki réservé aux inférieurs. Les conventions de la mode se glissent partout, vous dis-je.

J'ai profité de la longueur relative de la traversée pour visiter le bord d'un bout à l'autre, car je trouve très « terrien » de faire une longue traversée sur un bateau, sans le connaître. L'*Afrique*, postérieure à l'*Europe*, donc ayant bénéficié des progrès déjà acquis, est un navire tout à fait moderne, et admirablement approprié à sa navigation. Salles à manger et salons spacieux; fumoirs bien aménagés; trois ponts; cabines vastes et claires; bains; service correct

comme dans nos *Palaces;* tout est au point. Je ne sais ce qui nous attend au Congo. Mais il n'est ni dur ni pénible de s'y rendre ainsi.

Les chambres de chauffe sont extraordinairement fraîches, grâce à un système de ventilation admirablement compris.

Un appareil installé sur le pont supérieur permet d'envoyer dans les étages inférieurs de l'air chaud, ou de l'air froid, à volonté.

Cette passerelle-haute est d'ailleurs la plus belle que j'aie vue jusqu'ici, avec son avant dégagé, comportant le logement du commandant, ceux des officiers et leur carré, toutes les embarcations placées latéralement en arrière, et fixées à des bossoirs à renversement mécanique. C'est un jardin botanique aussi. Deux de mes compagnons de voyage emportent en Afrique Equatoriale des plantes : arbres à fruits, textiles, essences précieuses. Qui sait ? de ces petites serres de fortune, alignées bien à l'abri, tout près de la haute cheminée étoilée, naîtra peut-être quelque jour une source de richesses nouvelles. Aussi faut-il voir avec quelle sollicitude leurs propriétaires viennent, chaque jour, surveiller leurs trésors... en herbe !



Vous connaissez la désopilante scène du bimillénaire *Tire-au-flanc*, où l'erreur du caporal fait entonner par un chanteur de circonstance, dans les salons du colonel, les premières paroles d'une chanson de quartier, redoutable aux oreilles non prévenues. Hier, nous avons vécu cette scène, avec cette aggravation que les chanteurs ont été jusqu'au bout de leur répertoire. Les passagers de troisième, où les braves « marsouins » sont en majorité, avaient organisé une fête de charité, et convié les autres passagers, dont un certain nombre répondirent à l'invitation. Et les artistes improvisés « y allèrent » chacun de leur chanson. Seulement, comme le meilleur chanteur ne peut chanter que ce qu'il sait, nous en entendîmes d'un raide, mais d'un raide !... Les dames riaient jaune. La quête au profit des... artistes termina heureusement ce petit avatar. Et puis, bast ! en plein Océan !... Les nuits sont si belles et la brise si pure !...

***

A propos de nos sous-officiers envoyés aux colonies, on ne peut se défendre d'une certaine

surprise à les voir voyager en dernière classe, quelque relativement confortables que soient les aménagements; sur les bateaux neufs, tout au moins.

Ces militaires, dont beaucoup sont des hommes faits, représentent, on ne doit pas l'oublier, une élite. Lorsqu'ils partent pour aller constituer les cadres de corps indigènes, ils sont sans troupe, naturellement. Les faire voyager ainsi, c'est donc les exposer à des contacts, fort désobligeants pour eux, d'émigrants ou de Natifs.

On serait bien inspiré en les transportant dans une classe supérieure; et la somme peu importante consacrée par le Trésor à cette amélioration serait de l'argent bien placé.



Les alizés, qui soufflaient assez frais depuis 24 heures, sont devenus une forte brise, âme de la mer, que nous recevons par l'arrière.

L'*Afrique* roule, en nous berçant; la température, qui commençait à être étouffante, est devenue fraîche; le ciel est d'une pureté idéale; l'eau bleue, et la crête des lames d'un blanc éclatant. Ainsi vue, la nature est admirable. Et combien loin des insipides villes d'eaux, des

lugubres petits trous-pas-chers, ou des exaspérantes « Reines des Plages » !

Au sujet des alizés : « Depuis quelques années, me dit le commandant, on constate de l'irrégularité dans leurs saisons, et même dans leurs zones, jadis mathématiquement réglées. »

En nos pays, nos hivers sont mous et pourris, nos étés froids et pluvieux, nos automnes chauds et interminables, nos printemps plus maussades que l'hiver; les alizés, eux, sont devenus inexacts : décidément notre planète se détraque.



La nuit a été étouffante. Ciel et mer sont noir ardoise. Dans les cabines surchauffées, les ventilateurs agitent en vain un air de fournaise. Pas un souffle d'air. Au jour, nous apercevons les rochers des Almadis, qui forment l'extrémité de la presqu'île sur laquelle est bâtie Dakar. Un vapeur suédois est là, au plein, depuis quelques semaines. Tout droit, bien dans ses lignes, son gréement intact, une de ses ancres mouillées, il semblerait que le moindre effort suffise à lui rendre la vie. On n'a pas pu le sauver. Cette extrême fragilité d'un navire, alliée à tant de force dans sa lutte contre les éléments, déconcerte.

Au faîte de l'une des deux hautes collines que l'on nomme les Mamelles est un phare de moyenne puissance. Le gouvernement de l'Afrique Occidentale songe, paraît-il, à le remplacer par un autre, de portée supérieure et à faire don de celui-ci au Libéria, dans le but de faciliter notre propre navigation sur les côtes de la minuscule et maussade République voisine. Il sera prudent de lui offrir en même temps de l'huile, des mèches, des allumettes et un préposé-allumeur. Sans quoi le phare transplanté risque bien de ne jamais voir sa propre lumière.

Au surplus, cette politesse sera un moyen de reconnaître les bonnes dispositions du Libéria à notre endroit : n'est-ce pas à M. de Brazza, raconte M. Colrat de Montrozier, que le président du Libéria affirma jadis « sa neutralité bienveillante sur terre et sur mer, vis à-vis de la France en cas de conflagration européenne » ? Simplement.



Le ciel s'est encore assombri. Maintenant, une muraille de nuées menaçantes barre l'horizon. Tout à coup, un effroyable coup de tonnerre semble donner aux brutalités latentes de la Nature le signal de leur déchaînement. Un vent vio-

lent s'élève du lointain, soulevant de petites crêtes blanches, qui accourent vers nous en charge. Les éclairs, les grondements, les éclats de la foudre se succèdent ; la pluie tiède tombe à flots, en gouttes énormes et violentes. Cela dure une demi-heure : si peu, que la mer n'a pas le temps de « se faire ».

Puis, tout retombe dans le calme, accablant aujourd'hui.

C'est une tornade. Nous en verrons, par la suite, d'autres, plus dures.

Nous avons dû stopper et laisser passer celle-là pour entrer à Dakar, où, pendant le coup de vent, l'accostage eût été difficile.

Nous reprenons notre route ; nous dépassons des îlots isolés, dont l'un rappelle singulièrement la célèbre Voûte, d'Etretat. L'ocre rouge de la côte tranche brutalement sur le vert de la vivace végétation, surgie en cette saison ; le coloris se détache plus crû encore sur le fond noir du ciel ; et l'ensemble paraît vouloir contredire à dessein l'opinion que l'on se forme du Sénégal : un ciel d'un bleu implacable sur un sol desséché.

De la mer, nous distinguons les vastes casernes en construction, perchées sur la falaise, aérées, tournées vers le large. Puis, dominant la côte de ses lignes élégantes en leur ample déve-

loppement, le palais du gouverneur général ; des toits rouges réguliers, des drapeaux signalant les édifices publics, de grosses pièces émergeant des batteries rases, la falaise sombre de Gorée, couronnée, elle aussi, d'une artillerie puissante.

Voici les deux digues basses fermant la rade. Nous franchissons leur goulet, et nous amarrons au long d'un vaste môle.

DAKAR

La création de Dakar, aujourd'hui la capitale de notre Afrique Occidentale, de ce port déjà très important, devenu l'un des points de repère des grandes routes maritimes modernes, est l'une des œuvres les plus considérables accomplies dans l'ensemble des admirables initiatives auxquelles la France doit son expansion mondiale.

C'est, aussi, l'une des moins connues du grand public français, mais de celles qui furent les plus discutées dans le monde maritime et colonial. Seulement, ces milieux spécialisés, fermés, très arrêtés dans leurs avis, pénètrent si peu l'opinion!

Ce qui a été fait ici par la France, un peu bien à son insu, vaut pourtant d'être connu et jugé. Il y a moins de vingt ans, Dakar était une maigre agglomération indigène plantée sur une dune aride et à peu près déserte. Aujourd'hui, c'est une ville; avec ses administrations, ses monuments, ses avenues, ses magasins, ses cafés, son théâtre, ses hôtels et... son champ de cour-

ses, plus modeste, assurément, que Longchamp. Pas de trams encore ; mais le railway, tête de ligne du futur réseau du Soudan ; l'éclairage électrique, bientôt étendu au port. La ville nègre oriente vers l'intérieur ses rues larges et propres, bordées de maisonnettes ou de paillottes.

Evidemment, vous vous tromperiez en cherchant dans nos grandes villes de France une comparaison avec les éléments qui font, de Dakar, une des plus neuves et des plus florissantes cités du Continent Noir et lui réservent peut-être l'avenir d'une Métropole africaine. Mais le succès qui a couronné l'effort est visible et tangible.

L'honneur en revient aux conceptions élevées qui ont promu l'idée, à M. le gouverneur général Roume. Et le profit, à la France.

Maintenant, cette question : Pourquoi Dakar ? Le Sénégal, un des plus vieux fleurons de notre couronne d'outre-mer, avait sa capitale, Saint-Louis, née sous l'impulsion de l'illustre Faidherbe. Le Sénégal eut plus tard son port de commerce, Rufisque, où s'est concentré l'immense commerce des arachides dont la production atteint maintenant 200.000 tonnes pour toute la Colonie. La création d'un port à Rufisque n'eût sans doute pas coûté beaucoup plus cher. Il eût été un peu plus rapproché de Saint-Louis, et, comme

point d'escale, il eût offert les mêmes avantages, puisque, de Dakar, on aperçoit Rufisque.

Seulement, le port à créer devait être avant tout un port militaire et, accessoirement, un point d'escale situé sur des routes maritimes d'Europe en Amérique du Sud et au Cap. Or, par la nature même de son trafic, considérable, mais limité aux arachides, Rufisque compte une « saison » pendant laquelle l'intensité du mouvement maritime confine à l'encombrement. Ce sont, vraisemblablement, ces considérations qui déterminèrent le choix de Dakar, pour l'emplacement du nouveau port.

Comme tant d'autres choses, cette conception est née d'un objectif, et la marche des choses l'a destinée à un autre.

Dakar a été créé pour jouer le rôle de port de guerre. Ce sera un port de commerce et d'escales. Evolution souhaitable, au demeurant ; bien conforme aux intérêts généraux de la Métropole et de l'Afrique Occidentale.

A l'époque où fut décidée la fondation de la ville nouvelle, on était tout aux « Points d'Appui de la flotte ». C'était le temps où dominait encore l'école dont l'amiral Aube fut le principal protagoniste. La Marine dédaignait les grandes et coûteuses unités, pour consacrer toutes

ses ressources à la création d'une flotte légère, aussi nombreuse que possible. Les travaux des pionniers de la science navale, tel ce pauvre et grand Goubet, précurseur génial, dont le nom, injustement, peut-être volontairement, oublié, ne figure même pas à la proue de l'un de nos sous-marins, venaient de faire entrer dans la pratique courante la navigation sous-marine. A peine la mise à flot de quelques croiseurs assez peu protégés, faiblement armés, de dimensions considérées aujourd'hui comme modestes, par comparaison, et classés à présent comme des non-valeurs, continuait-elle chez nous la tradition des vaisseaux de haut bord.

Notre expansion coloniale, en plein épanouissement, nous dotait, dès ce moment, d'un immense Empire. Le Japon était ignoré, comme puissance militaire. La Chine, les Républiques de l'Amérique du Sud, jugées inexistantes sur mer. Les Etats-Unis et l'Allemagne, bien qu'en progrès, demeuraient dans un rang naval inférieur au nôtre ; notre marine détenait la seconde place, après la seule Angleterre.

Et l'on imagina les Points d'Appui de la flotte : Dakar, Saïgon, Diégo-Suarès et les Antilles : autant de centres où nos flottes d'alors, essaim de petites unités, destinées, dans l'esprit de leurs par-

tisans, à accabler l'ennemi sous le nombre, croiseurs corsaires, destructeurs éventuels de son commerce maritime,trouveraient à la fois l'abri, les moyens de réparation, de ravitaillement, le refuge inexpugnable d'où rayonnerait notre puissance dans les cinq parties du monde.

Ce programme avait de la grandeur. Il répondait bien à la politique mondiale que nous entendions suivre dorénavant. Il était, en outre, théoriquement juste, puisqu'il correspondait aux exigences du matériel naval du moment.

Il est devenu une erreur, un non-sens même, parce que, contre les prévisions permises alors, les conditions générales ont subi en moins de dix ans une évolution profonde qui a bouleversé les principes et les choses.

La guerre russo-japonaise, après les guerres sino-japonaise et hispano-américaine, a définitivement fait prévaloir le principe des unités-monstres. Jadis tant prônés, les torpilleurs, détrônés par les sous-marins, au mystérieux avenir, sont peu à peu vendus à la ferraille, au fur et à mesure de leur amortissement. A la ferraille aussi, toutes ces unités secondaires, quelques-unes de date relativement récente et dont le coût d'établissement aura représenté un total de 200 millions.

La puissance navale des nations se calcule aujourd'hui exclusivement d'après le nombre des vaisseaux géants dont le premier « Dreadnought » fut le prototype, et que peut mettre en ligne chacune d'elles : méthode peut-être bien exclusive, mais dont le résultat a été de nous reléguer à un rang secondaire, loin après l'Allemagne, les Etats-Unis, et, quelque jour peut-être, le Japon.

Le Japon est devenu une puissance de premier ordre, capable de contre-balancer, en Extrême-Orient tout au moins, celle de l'Angleterre elle-même. La Chine s'éveille. Les grandes Républiques sud-américaines, le Brésil, l'Argentine, le Chili, sont parvenues à posséder, elles aussi, des « dreadnoughts » dont un seul suffirait à anéantir, en quelques instants, toutes nos divisions lointaines réunies.

Telle est la révolution soudaine, profonde, mais indéniable, qui, en peu d'années, a bouleversé, à notre détriment, les équilibres, et rendu caduques les théories, hier encore les plus assises, les plus irréfutables, en apparence.

A l'heure actuelle, le mot : Point d'Appui de la Flotte est sans signification, pour la bonne raison que jamais une de nos flottes n'ira « s'appuyer » sur un de ces points. Les grands conflits

de la politique européenne se règleront en Europe, où le souci d'assurer la liberté de la mer et la nécessité d'avoir sous la main le maximum de forces commande de les conserver dès le temps de paix dans les ports métropolitains et de ne les en éloigner que pour des croisières de portée politique ou de propagande nationale, ce qui est, d'ailleurs, l'excellente méthode instaurée chez nous depuis quelque temps. Une guerre avec une des grandes puissances exotiques, Etats-Unis ou Japon, nécessiterait un effort tel qu'il dépasserait sûrement les ressources d'appui d'un arsenal antillais ou indo-chinois, dont le seul rôle se réduirait à offrir à l'adversaire un point vulnérable de plus : vérité jadis démontrée aux Espagnols par les Américains, aux Philippines et à Cuba, pour ne citer que cet exemple.

En cas de conflit, enfin, avec les puissances secondaires que je citais tout à l'heure, nous devrons, ici encore, mettre en ligne nos unités les plus puissantes, que le Dakar actuel n'est pas en mesure de recevoir ; il ne pourrait apporter à nos navires que l'appoint, bien secondaire, d'un dépôt de charbon auquel les dernières guerres navales et le « round » de la flotte yankee ont démontré préférable la substitution d'une flotte de cargos-charbonniers.

Reste enfin à envisager la question sous le rapport du refuge éventuel. D'abord, en ce cas, pour que l'adjuvant attendu soit obtenu, on peut, sans être stratège, formuler ce principe inflexible, dans son ridicule : pour qu'un récipient, fût-ce un port, joue son rôle, il faut que le contenant soit en état de contenir le contenu. Or, le tirant d'eau et les dimensions de nos cuirassés récents leur interdisent, dis-je, l'accès de Dakar.

Lorsque l'amiral Auvert, au cours de sa croisière en Amérique du Sud, voulut charbonner dans notre Point d'Appui africain, il ne put y faire entrer que deux sur quatre de ses croiseurs, pourtant de dimensions considérées aujourd'hui comme très moyennes : l'escadre dut partir sans avoir terminé son plein de charbon.

Voilà qui est net et probant.

Dakar, port militaire et Point d'Appui, répondait, il y a seulement quinze ans, à une donnée rationnelle et défendable, devenue caduque par le fait d'une transformation dans le matériel naval, plus forte que les prévisions les mieux justifiées.

Et ce qui est vrai pour Dakar l'est d'ailleurs pour nos autres Points d'Appui, abandonnés, sauf Saïgon, après nous avoir coûté de lourds et bien stériles sacrifices.

Le résultat des importantes défenses édifiées sur le front de mer de notre nouveau port africain se bornerait donc à obliger l'ennemi à aller débarquer un peu plus loin ? Evidemment, ce serait un « ennui » pour lui. Cependant, le fait d'infliger à l'adversaire le petit désagrément d'un détour vaut-il tant d'immobilisation d'argent, de matériel et de personnel ?

En fait, Dakar est surtout un port de guerre honoraire. J'ai, à différentes reprises, fait le tour de sa rade sans y voir un bateau de notre flotte. Pas même un torpilleur. Je me suis informé du vieux *Goëland*, stationnaire vétuste. J'ai su qu'il allait être enfin réformé. Restera un petit coucou de service, le *Marigot*, pour justifier l'embarquement des cadres navals de la station.

J'ai, par contre, admiré la nouvelle caserne de la marine, bâtiment confortable et même élégant, mais malheureusement placé dans un bas-fond peu propice, imposé par les nécessités du service, et, sans doute aussi, par le voisinage de la belle cale de radoub qui vient d'être terminée.



Mais, par une légitime compensation des choses, Dakar doit devenir, il est déjà, un des

centres économiques les plus remarquables, les plus remplis de promesses, en partie réalisées, de notre domaine colonial et maritime. Merveilleusement situé à l'extrémité Ouest du Continent africain,à mi-route du Cap et du Sud-Amérique, il doit draîner à son profit tout le mouvement d'escales dont ont bénéficié jusqu'ici les Iles, et principalement les Canaries. Dépôt de charbon, Dakar l'est depuis sa fondation. Il deviendra, sous ce rapport, de première importance, et doit attirer les innombrables navires, dont trop encore passent en vue de son port sans y toucher. Cela changeralorsque l'installation d'un outillage de chargement rapide permettra d'y charbonner aussi vite que dans la plupart des grands ports commerciaux ; quand une usine frigorifique pourra fournir aux navires toutes les resources vivrières désirables, et qu'enfin le développement de la culture maraîchère et de l'élevage présenteront des éléments suffisants d'approvisionnement pour les navires.

Le gouvernement général se préoccupe deces questions. Il prodigue ses encouragements aux maraîchers et aux éleveurs.Un concours agricole doté de 6.000 francs de prix a eu lieu en 1910. On en organisait un autre l'an dernier, avec des prix d'une importance double et dont une par-

tie devait être réservée à l'aviculture : tentative du plus haut intérêt, et très digne de succès.

Au demeurant, le mouvement maritime est, dès à présent, intense. La Malle Belge,plusieurs Compagnies anglaises, allemandes, nos Messageries Maritimes, bientôt remplacées par la Compagnie du Sud-Atlantique, les Chargeurs Réunis, les Transports Maritimes, plusieurs maisons d'armement privées, assurent au port une activité considérable.

La Compagnie italienne Véloce a établi là plusieurs immenses chargeurs de charbon flottants, en vue d'un service italo-argentin d'escales fréquentes, pour sa ligne sur l'Amérique, service qui doit mettre Dakar à 6 jours de Gênes. La Compagnie transatlantique espagnole doit venir à Dakar, prochainement. On espère y attirer d'autres lignes encore.

Mais aussi avantageux pour la prospérité locale de Dakar que soit ce développement du trafic maritime, il a une portée autrement considérable. Il doit faire de ce point la Métropole — je répète à dessein ce mot, — de notre Empire colonial africain. Dakar, c'est la porte, ouverte sur les mers, des immenses régions de l'intérieur jusqu'aux limites les plus reculées du Soudan, et d'où notre pays doit normalement tirer d'inap-

préciables richesses, depuis les textiles pour lesquels notre industrie est tributaire de l'étranger, jusqu'au grand élevage qui a fait la fortune de l'Argentine et du Cap, pour ne citer que ces deux sources de prospérité. Chaque jour, et sans que l'opinion française daigne s'en préoccuper ou seulement s'en douter, notre civilisation s'implante davantage là-bas. Le rail pénètre et se soude aux fleuves dont il est l'auxiliaire nécessaire. Fait plus remarquable encore, l'exploitation de ce nouveau réseau, établi à voie étroite et dans d'économiques conditions, est un succès financier, justifié par des recettes actuelles de 11 à 12.000 francs le kilomètre, annuellement.



Un semblable développement du port de Dakar devait faire ressortir davantage la limitation de sa conception initiale, et la nécessité de mettre ce port au niveau des besoins actuels. On a résolu son approfondissement à 9 ou 10 mètres pour lui permettre de recevoir les plus grands navires et d'utiliser la totalité de la surface du bassin. Une drague, commandée en France à cet effet, s'est malheureusement perdue corps et

biens, au début de 1910, en cours de traversée. Une autre, de remplacement, était attendue lors de mon passage. L'Administration de la Marine, qui, parfois, aime à rire, avait, paraît-il, manifesté l'intention de jalonner la rade d'un damier de corps morts « réservés » aux navires de guerre, obstinément absents, et pour cause. Il est à souhaiter que cette entrave à la navigation demeure dans les cartons de ses inventeurs.

La cale de radoub dont je parlais tout à l'heure a 200 mètres de longueur. Comportant les dispositions les plus modernes, elle a été creusée au fond de la rade, dotant ainsi Dakar d'un aménagement égal à ceux de nos plus grands ports métropolitains. Il est cependant question de la rallonger encore.

Par contre, l'outillage d'appareils de levage, les installations de connexion entre les navires et la terre, non seulement manquent, mais ne semblent pas avoir été prévus jusqu'ici. J'ignore pour quelle raison. Cette lacune évidente influe défavorablement sur la rapidité et l'économie des manutentions. Cela est une grave critique. De même, les défenses, le long des quais, les pilotis d'évitement, si employés dans tous les grands ports étrangers, si commodes pour la célérité et la sûreté des manœuvres, paraissent ignorés

des techniciens chargés de l'aménagement de Dakar. Ce à quoi, d'ailleurs, il est facile et relativement peu coûteux de remédier, quand on le voudra.



Quant à la ville elle-même, c'est, je vous l'ai dit, une éclosion, un surgissement dont seules les nouvelles cités américaines peuvent donner l'impression. Français et indigènes réunis, le Dakar actuel compte, paraît-il, environ 25.000 habitants. Sans doute, ce chiffre augmentera-t-il rapidement, maintenant qu'est donnée l'impulsion.



Attelée de deux vifs petits chevaux sénégalais conduits par un gradé milicien, une élégante victoria du gouvernement général nous a conduits, par une route excellente, au jardin botanique de Hann, à 2 kilomètres de Dakar. Ce jardin est une création récente. Lorsque, dans leur cadre tropical, les plantations auront atteint leur développement, dans le parc qu'égaient les admirables oiseaux des tropiques et jusqu'aux inoffensifs lézards aux reflets invraisemblables,

les gens de Dakar posséderont une promenade ne le cédant en rien à celles des plus belles cités exotiques.

Ce jardin est sans doute aussi appelé à devenir un terrain d'essai pour toutes les cultures destinées à être acclimatées ou largement exploitées dans l'avenir, au Sénégal et au Soudan.

Déjà un champ de sisal est en exploitation. J'avais déjà entendu formuler, par des coloniaux revenant du Soudan, l'espoir fondé sur ce textile. C'est une sorte de yuca qui se plante en alignements assez espacés. Il ressemble, à s'y méprendre, au mezcal que j'avais vu en Soñora, au Mexique, et de la racine très sucrée duquel on tire, sans utiliser jusqu'à présent la feuille, l'alcool vendu là-bas sous ce même nom de mezcal. Ici, au contraire, c'est la feuille seule qui est exploitée. Un agronome colonial que j'interrogeais à ce propos m'affirma la parenté étroite entre ces deux plantes.

Notre industrie paie annuellement un tribut énorme à l'étranger en textiles exotiques. Le jute et le coton, que nous achetons, le premier aux Indes, le second en Amérique, et, dans une mesure moindre, en Egypte, suffiraient à enrichir nos colonies. Tous les efforts accomplis dans cet ordre d'idées doivent être encouragés

avec un esprit de patriotisme pratique. De grandes associations privées l'ont compris et ont accompli dans cette voie des travaux à la réussite desquels notre pays tout entier est intéressé.

GORÉE

Le yacht du gouverneur général, une simple chaloupe bien modeste, nous conduit à l'île de Gorée, dont le petit port délabré est situé à environ deux milles de Dakar.

Gorée est peu connue ; on n'y va guère, même de Dakar ; elle mérite pourtant un déplacement. Couronnée par une vieille forteresse, aujourd'hui dotée de tourelles et de puissantes batteries, la vieille ville, bien déchue maintenant, fut un moment le noyau de notre domination dans cette partie du monde. Elle connut une ère de prospérité lors de la création du gouvernement général. C'est dans le palais de Gorée, une grande bâtisse actuellement transformée en imprimerie du gouvernement, et dont la belle vue sur la mer compense la médiocrité, que le gouverneur général Roume fixa, pendant quatre années, sa résidence ; ce demi-isolement le défendait, au moins partiellement, contre certaines et bien compréhensibles protestations que suscitait la dépossession

de Saint-Louis, de son rang de capitale générale, et de Rufisque, justement inquiète de la création nouvelle, au profit de Dakar, où, pendant cette époque, s'édifiait, je l'ai dit, le nouveau Palais.

Un détachement d'artillerie coloniale et de tirailleurs tient garnison à Gorée. Là, vivent encore 3.000 indigènes catholiques, parlant français, pour la plupart, mais chez lesquels le souci du « moindre effort » paraît bien être la grosse préoccupation. Gorée fut, pendant longtemps, un des principaux dépôts d'esclaves de la côte, et, dans mainte vieille maison, on nous montre encore les géhennes où les trafiquants enfermaient le « bois d'ébène », comme on disait alors.

A signaler aussi l'Ecole professionnelle Pinet-Laprade, du nom du gouverneur qui succéda, en 1864, au général Faidherbe et fut, lui aussi, un homme éminent auquel le Sénégal dut beaucoup.

Sur la place, maintenant presque abandonnée, un enclos entoure un jardin soigné; au centre, s'élève un monument, sur le socle duquel se lit une longue liste de noms. C'est le pieux hommage rendu à la mémoire des médecins et pharmaciens, frappés lors de la terrible épidémie de fièvre jaune de 1878, pendant laquelle tous trouvèrent, à leur poste de devoir, une mort héroïque et sans gloire. Vingt-deux ans après, en 1900,

le fléau fit une nouvelle apparition au Sénégal. Les troupes blanches furent rapatriées en hâte, et le mal, énergiquement enrayé, limita ses ravages. Il n'a pas reparu depuis, mais le Sénégal souffre encore de la réputation d'insalubrité qu'il dut à ces deux épidémies.

Aujourd'hui, à l'exemple de ce que les Américains ont fait à Cuba, les mesures les plus sévères sont prises en faveur de l'hygiène, et la santé publique passe pour satisfaisante, dans toute la colonie.

CONAKRY

Quelques instants nous séparent du moment d'appareiller pour Conakry, le chef-lieu de la Guinée française. L'animation du départ s'accuse ici d'une pointe de pittoresque ; sur le vaste môle auquel est amarré notre navire s'agitent bruyamment les Noirs : laptots revêtus de l'uniforme de nos mathurins, beaux Sénégalais en costume voyant, tirailleurs accompagnés de leurs femmes coquettement mises, débardeurs déguenillés dans leurs défroques européennes. Sur cette foule, les casques et les complets blancs des Européens, quelques toilettes élégantes, les kakis des troupiers, jettent leur note tranchée. Plusieurs équipages correctement attelés ; le gouverneur général, accompagné de quelques personnalités, vient serrer la main de passagers amis.

***

Tous les hommes et nombre de dames sont

coiffés du casque. A partir d'ici, nous deviendrons les esclaves de cette coiffure... et de la quinine préventive. Avez-vous parfois songé que la quinine a été plus qu'un bienfait : elle aura constitué un facteur de l'évolution moderne, en permettant aux Blancs d'habiter normalement toute une partie du globe, dont, sans elle, le séjour prolongé leur eût été interdit. Pelletier et Caventou, modestes savants, auront donc plus fait pour la marche de la civilisation que maints grands hommes politiques, — et encore parlé-je des privilégiés, — à la vie desquels leur œuvre ne survivra pas.

Quant au casque, il devient à la longue une servitude. Dans les pays chauds, le soleil est un danger permanent. Et, phénomène bien connu de tous ceux qui sont fixés depuis longtemps dans ces pays, des « Vieux de la Côte », comme on dit ici, jusqu'aux néophytes : le soleil tropical est plus redoutable quand il est couvert que lorsqu'il brille de son éclat. Dès que l'on sort, on doit conserver son casque vissé. On vous recommande même de saluer toujours militairement, sans se découvrir.

A ce propos, on peut citer l'exemple des turcos accoutumés cependant au soleil, bien moins redoutable, il est vrai, de l'Afrique du Nord, et qui,

tout Arabes qu'ils fussent, payèrent, lors de l'expédition du Tonkin, un tel tribut à l'insolation qu'on dut se hâter de les munir de casques. Et pourtant, dans tout le midi des Etats-Unis, au Mexique, dans les pays chauds de l'Amérique du Sud, le casque est inconnu. Il n'y a pas longtemps la mode était encore, à Rio-de-Janeiro, le chapeau haut-de-forme, l'affreux tuyau de poêle. Moi-même, je dus, pendant mon séjour en Amérique du Sud, renoncer au casque, tant sa vue excitait la visible ironie des passants. En revanche, dans tous les pays tropicaux du Nouveau Monde, on vous recommande l'abstinence absolue des fruits, dont tous font, en Afrique, un large usage. Modes? Coutumes? Traditions nées de longues observations? Ces contradictions n'en sont pas moins faites pour déconcerter.



Les dernières lumières de Dakar ont disparu, dans la nuit, tombée avec cette soudaineté particulière aux pays chauds.

Nous voici bientôt à la hauteur de la Gambie. Quelques données sur cette colonie britannique :

Jetez les yeux sur une carte de l'Afrique Occi-

dentale,et vous verrez, le long du fleuve Gambie, une étroite et profonde enclave anglaise.

Par sa configuration même, par son étranglement entre les possessions françaises du Sénégal, et, plus au sud,de la Guinée, la Gambie est un paradoxe économique et politique.

Dans un rapport émanant de M. Orcel, notre consul à Saint-Marie-de-Bathurst, et publié en septembre 1909, la situation de cette colonie était ainsi exposée :

« La colonie anglaise de Gambie s'étend, comme un étroit ruban, entre la Sine Saloum et la Casamance, sur une longueur de 500 kilomètres environ et une largeur de 10 kilomètres de chaque côté du fleuve; c'est une longue bande de territoire étranger qui s'enfonce dans les possessions françaises de l'Afrique Occidentale.

« La colonie compte 90.404 habitants : elle ne possède qu'une seule ville : Sainte-Marie-de-Bathurst, d'une population de 8.807 âmes.

« Le commerce gambien est, à peu de choses près, entièrement entre les mains de 5 grandes maisons de commerce, toutes françaises, sauf une anglaise : cette prédominance presque absolue des maisons françaises s'explique aisément : encerclée dans les territoires français, produi-

sant annuellement, comme le Sénégal, une grosse quantité d'arachides, la Gambie a eu vite fait d'attirer les commerçants français déjà établis dans les pays environnants. En outre, le marché des arachides n'existant pour ainsi dire pas en Angleterre, les négociants anglais se sont désintéressés de cette colonie et de ses produits dont les commerçants marseillais et bordelais sont mieux à même de tirer profit.

« On remarque en Gambie que, parmi les navires exportant les graines, si la proportion de navires français est relativement considérable, bien rares sont ceux qui battent pavillon anglais. L'administration locale s'est émue de cette défaveur, et elle propose aux armateurs anglais de faire une enquête sur les raisons qui peuvent détourner les chargeurs d'affrêter, pour l'arachide, les navires britanniques.

« Le faible budget de cette colonie trouve sa principale ressource dans un droit de sortie de 0 fr. 83 par 100 kilos d'arachides. »

Le profit tiré par l'Angleterre de cette insignifiante parcelle de son immense empire est, on le voit, aussi faible qu'est grand pour l'homogénéité de notre Afrique Occidentale l'inconvénient de cette solution de continuité de 10 ou 20 kilomètres de large seulement, mais dont le coin s'enfonce

de 500 kilomètres dans nos possessions. Une semblable et si préjudiciable anomalie ne pouvait laisser d'appeler l'attention du gouvernement français. Jusqu'ici, en dépit de la cordialité présente de nos rapports avec Londres, la question est restée stationnaire. En négliger la solution serait d'autant moins conforme à nos intérêts généraux qu'un accord, basé, soit sur un rachat soit sur un échange, n'apparaît nullement comme impossible.

L'exemple, déjà cité ici, de Helgoland, cédé à l'Allemagne, et de la presqu'île malaise jadis troquée aux Hollandais contre les Etablissements britanniques de Sumatra, devenus depuis les si importants « Straits Settlements », sont là pour prouver la possibilité de trouver, en l'espèce, un terrain de transaction.

En regardant, par exemple, du côté de l'Inde?...

***

Dans le jour humide et gris d'une chaude aurore d'hivernage, apparaît un feu, couronnant l'extrémité d'un maussade archipel. Ce sont les îles de Loos, non-valeur intrinsèque, mais jalon politique. Les Anglais, bien que ne possédant pour ainsi dire sur ces rocs déserts ni

un homme,ni une brique,s'en déclarèrent propriétaires un beau jour, dans le courant du siècle dernier, à une époque où, délaissée, considérée presque comme inhabitable, la Guinée était bien près d'être abandonnée par nous. Plus tard, quand les persévérantes énergies de quelques-uns des nôtres, et surtout de Ballay, eurent fait de cette contrée une des assises de notre Empire Noir, on s'aperçut trop tard de la faute commise en n'occupant pas ces îlots, dont la possession en des mains étrangères, à quelques encâblures de Conakry, face à l'estuaire de la Dembia, barrait le libre accès de notre colonie. On négocia donc. Et, lors de la signature de la convention de Terre-Neuve, la vieille Albion nous abandonna généreusement l'archipel de Loos, — lequel, comme les écus de la Boulangère, ne lui coûtait guère, — en échange, pour partie, de notre influence en Egypte et de nos droits à Terre-Neuve.

Sans doute aussi, à ce don, ajouta-t-elle l'abandon, à notre profit, des droits qu'elle ne possédait pas sur le Maroc.

C'est par de répétés trafics de ce genre que l'Anglais a édifié peu à peu la fortune de son Empire, sur le dos du bon Français qui, de père en fils, n'y a jamais rien compris, n'y comprend rien encore, mais se rattrape en rappelant sans

cesse à son madré voisin les exploits de Jeanne d'Arc, la bonne Lorraine. On se venge comme on peut.

Partout où surgit un règlement de comptes avec l'Angleterre, intervient invariablement la Mission protestante. Cela ne manqua pas. Une Mission se découvrit des intérêts dans l'une de ces îles, à peu près désertes, et se déclara lésée ; la Mission fit transmettre une réclamation à notre gouvernement, et fut indemnisée.

Ah ! ces Anglais, comme ils connaissent la manière !...



Nous avons maintenant dépassé l'archipel de Loos, dont l'île centrale a reçu le nom d'île Roume, et nous entrons en rade de Conakry. Un enchantement, ce décor, sous le ciel enfin éclairci. Les toits rouges des constructions émergent à peine d'un flot de verdure, dominé par les bouquets surélevés des cocotiers et la masse des fromagers, de grands arbres tropicaux dont les troncs gigantesques, assis sur les saillies d'énormes nervures, semblent un paradoxe de la nature. La végétation descend jus-

qu'à baigner ses ramures dans l'Océan, sans souffrir du contact.

Contre un long môle, un grand cargo français dessine sa silhouette sur le cône tronqué d'une montagne, estompée par la grisaille de l'éloignement : le Kakulima, d'où l'eau est amenée à Conakry. Sur rade, un autre cargo, français aussi, et un paquebot allemand. Quelques petits caboteurs, gréés en côtres. Ni pirogues, ni bateaux bizarres accourant en essaim autour du navire, comme à Colombo, à Singapore ou à Hong-Kong, modernes métropoles maritimes, cependant; seule, une vedette à pétrole, remorquant un chaland, se détache et vient chercher les passagers, après que la Santé nous a donné la libre pratique.

Aimablement, M. le gouverneur Poulet nous invite à prendre place dans sa yole, impeccablement armée, et conduite par des laptots en tenue militaire.

Un coquet petit port d'accostage, muni d'un pier abrité. Quelques fonctionnaires sont là, venus au devant du gouverneur, dont la voiture, la seule de Conakry, nous emmène, au trot de ses deux chevaux, visiter d'abord les jardins d'essai de Camayenne, réputés dans toute l'Afrique Occidentale, puis la ville.

Bâtie sur la presqu'île de Tombo, que relie à la terre ferme une courte et étroite bande de terre, Conakry passe, m'avait-on annoncé, pour le modèle de la ville coloniale française, en ces climats. Certes, ce n'est pas le mouvement des grandes cités d'affaires. Les avenues, rectilignes, bordées de trottoirs, bien plantées et se coupant à angle droit, en « cuadres », comme dans les nouvelles cités de l'Amérique du Sud, sont établies et tenues avec un évident souci de l'ordonnancement. On sent l'œuvre et la volonté unique d'un cerveau créateur. Les maisons privées, les édifices publics, le palais du gouverneur avec son jardin baigné par la mer, un bel et vaste hôtel, tout à fait Touring-Club, un jardin public forment un ensemble à la fois régulier et charmant. De Conakry à Camayenne, quelques kilomètres ; la route s'allonge en un paysage délicieux. Le sol, couleur brique, tranche sur la verdure extrême des plantes envahissantes. Les maisons, assez semblables aux bungalows de l'Inde, sont enfouies dans des nids de verdure et de fleurs. La mer, toute proche, recule indéfiniment l'horizon. L'air est moite, tiède, parfumé. Cela rappelle l'enchantement de Ceylan. L'atmosphère est comme alanguie. Dans une palmeraie quelques grandes huttes indigènes apportent

leur note primitive. Ici, les Natifs, de race Sousou, sont généralement vêtus, — oh ! légèrement — plus ou moins à l'européenne. Mais les femmes ont presque toutes le torse nu. Beaucoup montreraient de belles lignes si, toutes jeunes, elles ne se comprimaient la poitrine pour hâter et accentuer la déformation particulière à la négresse. Un poste de police, occupé par des miliciens, en chéchia rouge et tenue kaki des tirailleurs sénégalais. La sentinelle rend les honneurs. A nous ? Non. A la voiture. La vieille histoire du chapeau de Gessler. Au fait, cette voiture est reconnaissable, puisqu'elle est, vous ai-je dit, unique dans le pays. Seulement, le long des trottoirs et jusqu'à Camayenne court un réseau de voie étroite. Chacun a son raccordement et ses wagonnets particuliers, trains en miniature ou trucks à marchandises. Les transports s'opèrent ainsi, non pas faute de voierie lors de la création de la ville, comme à Rufisque, où l'usage est le même, mais par défaut de bêtes de somme et de trait. Les pousse-pousse, si employés en Extrême-Orient, ont fait ici leur apparition il y a deux ans.

Les jardins de Camayenne ont été fondés sous les auspices du gouvernement, voici quinze ans, par un horticulteur agronome, le même qui les dirige encore, et qui nous reçut. Dans cet

établissement vaste et bien cultivé, se poursuivent les expériences, longues parfois, et toujours délicates, qui permettront de doter peu à peu ces immenses territoires de notre domaine ouest-africain, des cultures rémunératrices, et feront leur fortune. Des champs d'ananas, de manioc et de maïs. Des caféiers de toutes les provenances et dont l'acclimatation demande de patientes observations; des cacaotiers aux cosses pareilles à des courges jaunes, bizarrement fixées le long du tronc et des maîtresses-branches; des citronniers ployant sous le poids des fruits. Plus loin, un vaste espace est planté d'arbres contre lesquels s'appuient des lianes de la grosseur du poignet : une légère incision et le suc blanc coule, abondant, laiteux et fluide, bientôt fixé aux doigts en une petite boule coagulée de caoutchouc, que produisent, un peu plus loin, d'autres essences, celles là, des arbres apportés du Sud-Amérique Equatorial. Des rangées d'autres arbres encore, d'espèces tropicales; des faux-cotonniers aux troncs épineux; et des fleurs, des roses, des plants de France, qu'une patiente acclimatation parviendra sans doute à implanter là-bas. Les cultures exotiques de consommation européenne, celle de la banane, notamment, devenue ailleurs l'objet d'un colossal trafic, doivent, un jour prochain,

on peut l'affirmer, faire la fortune de ce pays.

L'ensemble de Camayenne constitue, même pour le profane, une création du plus vif intérêt par la contribution que, bien comprise, elle peut apporter à la mise en valeur, non seulement de la Guinée, mais de notre Ouest-Africain tout entier.



Au centre de la principale place de Conakry, un imposant monument a été érigé à la mémoire du gouverneur Ballay, qui, libre de ses actes et de la tutelle des techniciens officiels, put agir, produire, et fut le véritable fondateur de la ville actuelle; Ballay, dont la mort fut aussi belle que celle des d'Assas et des Bara, célébrés par notre histoire : en 1901, la fièvre jaune décimait l'Afrique Occidentale. Ballay, en congé en France, demande aussitôt à rejoindre son poste, multiplie son dévouement et meurt frappé par le mal au champ d'honneur. Les indigènes ont voué un culte à sa mémoire et ont fait, paraît-il, de sa statue un lieu de pieux pèlerinage.

De tels exemples devraient être exaltés en France.



La Guinée compte un autre Français dont le nom mérite d'être connu de tous ceux qui ont, chez nous, le souci de notre expansion et le respect de ses plus vaillants ouvriers ; je veux parler de M. Salesses, dussé-je violenter sa modestie.

M. Salesses arriva en Guinée en 1895. Il était chargé par le gouvernement de la création d'une route de pénétration vers l'intérieur. Dès le début il comprit l'inutilité d'une telle entreprise, la précarité d'un moyen si faible, en un pays où les animaux de trait ne sont pas employés. Il conçut le vaste projet de relier Conakry au Niger par une voie ferrée de près de 600 kilomètres. Un jour viendra, peut-être proche, où la boucle Dakar-Conakry, par cette voie pleine de pittoresque, sera un des tracés courants du grand tourisme. Cela est infiniment souhaitable à tous les égards.

M. Salesses conquit le gouverneur Ballay à ses vues; et, en 1897, il se mettait à la tâche. Pendant treize ans, à force de volonté, de foi, d'énergie, M. Salesses vainquit une à une les difficultés contre lesquelles tant d'autres hommes se fussent brisés. Aujourd'hui, le rail atteint Kouroussa. De

Conakry, on peut gagner le Niger et Saint-Louis par Tombouctou. Malgré de nombreux travaux d'art et des altitudes de 1.500 mètres, la voie a coûté seulement 100.000 francs le kilomètre. Avant son achèvement, elle rapportait déjà 6 0/0, avec des recettes de 2 millions, en marche vers le troisième million.

De semblables prémices permettent d'entrevoir le jour prochain où le trafic doublera en recettes, une excellente opération venant ainsi compléter une entreprise de civilisation et d'extension nationale.

Et en écoutant M. Salesses parler avec tant de simplicité de ces quinze années de dur labeur sous ces climats à la longue éprouvants, en songeant aux magnifiques résultats obtenus par la valeur de cet homme affable et simple, aux luttes qu'il a dû soutenir, à tant de difficultés éprouvées, dont beaucoup ne venaient pas de la nature, je me disais qu'il y a encore de rudes Français. Seulement, de ceux-là, chez nous, on ne parle guère, pour s'occuper surtout des autres, des médiocres et des pires.



Dans la longue et calme houle du large,

même yole, enlevée par les avirons des laptots, nous a reconduits en rade, à bord, après que nous avons pris congé du gouverneur,dont l'accueil affable nous aura valu de passer en Guinée quelques trop courtes heures,charmantes et d'un intérêt si frappant.

La molle température de l'hivernage rend plus imprécis les contours de la côte, bientôt disparue.

Le soir,la température devient écrasante sous le ciel assombri et bas.

Un de nos compagnons, vieil Africain rompu aux choses de la côte, a ce mot : « Quand donc serons-nous au Congo, pour avoir enfin frais ! »

Acceptons-en l'augure... sans trop y croire.

VERS GRAND-BASSAM

Une côte plate, boisée, séparée de la mer par une bande de sable roux où déferlent sans cesse les énormes lames de la barre. Plantées çà et là dans la forêt, quelques factoreries européennes surmontées, sans doute en notre honneur, de leur pavillon respectif. Sur un roc sombre, for mant promontoire, un petit phare adossé aux ruines d'une ancienne chapelle protestante œuvre d'un de ces évangélistes hardis dont les Anglais ont su faire, dans le monde entier, un s merveilleux instrument de pénétration. Mais ic « l'instrument » s'est heurté à notre occupatio effective. Par groupes, des hautes huttes con ques, dont le toit émerge de la ligne des arbres

Nous sommes à Tabou. Ce nom ne vous d sans doute pas grand'chose? Tabou est un ancie point de trafic, situé à une vingtaine de kilomètr de l'embouchure du Cavally, fleuve qui sépa le Libéria de notre Côte d'Ivoire. Nous y veno embarquer une soixantaine de kroumen, ra

qui s'est spécialisée dans le métier de pagayeurs, de débardeurs et de chauffeurs auxiliaires, sur la côte ouest de l'Afrique Tropicale.

Je vous ai parlé de la barre : elle constitue un des plus graves obstacles qui se soient dressés devant la pénétration des Blancs en Afrique par les bords de l'Océan. La barre est une série de grandes lames venant se briser à la côte, tantôt sur le rivage même, tantôt à une certaine distance, suivant les fonds. Aussi vous entretient-on, partout ici, de la redoutable barre, comme des typhons en Extrême-Orient et des cyclones aux Antilles.

Le phénomène offre cette particularité que, avec des degrés différents de force, suivant les saisons et les lieux, il se produit en tout temps, même par les calmes plats. Il est provoqué par les grandes houles du large, elles-mêmes répercussion de lointaines tempêtes, de dépressions atmosphériques, de mouvements sismiques ou, simplement, des courants. Les chavirages ne sont pas exceptionnels. Si peu que le courrier, et, quand leur nature le permet, les marchandises confiées aux barques sont enfermés dans les futailles. Les accidents sont plus rares, d'autant mieux que les kroumen, merveilleux nageurs, sont, au contraire des autres Noirs, des

sauveteurs par destination, sachant vous soustraire à l'écrasement lorsque la barque est retournée en arrivant à terre, ou bien au coup de massue de la lame se brisant sur le sol. Le sauvetage ne réussit pas toujours, cependant, car, il y a quelques années, des sous-officiers et des soldats furent victimes d'un accident de ce genre à Grand-Pedro, abandonné depuis. Puis, les immondes requins infestent ces eaux. Ils sont surtout à craindre lorsque la barre se forme à quelque distance du bord.

Vous rendez-vous compte, sur ces brèves données, des incroyables difficultés rencontrées par nos soldats et nos marins au cours de tant d'opérations, et, parfois, de vraies campagnes, qui nous ont valu la possession de l'Afrique française ?

En France, on semble mettre un inexplicable entêtement à ignorer l'abnégation et le courage de ceux des nôtres qui se sacrifient pour l'expansion de notre Empire et de notre race. Certains coryphées de doctrines abominables n'ont pas craint de pousser parfois la sottise, l'inconscience et l'injustice jusqu'à tenter de diminuer, par les pires moyens, ces héros aux yeux de l'opinion.

Et dire qu'il se trouve toujours, autant et plus qu'on en veut, de nouveaux dévouements, pour

remplir les vides et remplacer ceux qui tombent !

Quel peuple nous ferions avec la discipline nationale servie par l'esprit de suite !



Aujourd'hui, partout où cela était nécessaire sur la côte africaine, la barre a été vaincue ; les communications entre la navigation et les principaux centres commerciaux ou administratifs sont, sauf circonstances spéciales, devenues normales grâce aux warfs. Le warf, construit en mer jusqu'au delà de la zone dangereuse, est, en ces pays, l'essentiel et premier outillage, qui doive, avec le rail, préoccuper l'administration coloniale. Notre pénétration, récente ou incomplète, en beaucoup de régions, — en certaines, nulle encore, — doit s'appuyer partout sur un outillage économique sans lequel les plus sages mesures administratives ou les actes d'autorité les plus justifiés ne donneront que des résultats précaires.

La colonisation se résume en une opération économique. Aux colonies, tout ce qui n'est pas affaires n'est que secondaire : vérité dont l'oubli, chaque fois qu'il se produira, aboutira invariablement à un mécompte.

GRAND-BASSAM

J'en trouve la confirmation en visitant Grand-Bassam, le port de notre Côte d'Ivoire où nous amène une navigation de vingt heures, effectuée presque sans perdre de vue la côte basse, uniforme et couverte de forêts.

Grand-Bassam n'offre rien du développement puissamment conçu de Dakar ou du charme tropical de Conakry. C'est la ville d'affaires encore naissante, rendue seulement pittoresque par la foule hétéroclite des indigènes, surveillés par des policiers noirs à la mise plus hétéroclite encore. Les monuments, pour la plupart neufs : agences, factoreries, un hôtel moderne, la douane et le tribunal, allongent, face à la mer, leur alignement adossé à la lagune du Comoé.

Là, on a évité la barre par un grand warf dont les cinq grues à vapeur servent à mettre à terre, non seulement les marchandises, mais les passagers : mode de transbordement qui, pour original qu'il soit, ne laisse pas d'être un peu impression-

nant, la première fois. Lorsque, suspendue à l'une des bigues du bord, la caisse, presque semblable à celle de nos balançoires foraines, est peu mollement enlevée, puis orientée dans le vide, heurtée le long des flancs du navire balancé lui-même dans la houle constamment profonde, et enfin déposée par un violent à-coup dans le fond du surfboat, l'impression du patient est assez désobligeante. Plus encore à l'arrivée quand, du surfboat, une des grues en service vous enlève et vous envoie au warf.

Ce mode, vraiment un peu primitif, est pourtant et restera la seule méthode moderne applicable aux pays où règne la barre, pour communiquer avec l'extérieur.

Au reste, on doit se faire vite à cela puisque, là-bas, tout le monde passe par cette manœuvre un peu acrobatique.

Le mouvement de Grand-Bassam est considér able, à en juger par les parcs à bois, d'acajou principalement, et les marchandises manutentionnées sous les halls des factoreries. Je néglige à ce propos la répétition de chiffres, dont l'aridité serait inopportune en ces notes succinctes.

Pendant que je reviens à bord, je m'amuse à observer le spectacle encore nouveau pour moi des pagayeurs qui, presque nus, scandent de leur

chant la cadence des mouvements, et tout ce que cet équipage a de sauvagerie encore et de primitivité. Un des Noirs se tourne vers moi et, me désignant une vedette automobile attachée à une bouée : « Ça y en a pétrolette ! » me dit-il simplement. O progrès !

Nous avons fait jadis, en Côte d'Ivoire, un gros effort, peu connu de la Métropole. On avait conçu le projet de doter ce pays d'un grand port abrité et, pour cela, de relier la lagune à la mer par un chenal accessible aux grands navires. Le point choisi était Port-Bouët, en face d'Abidjan, d'où part le chemin de fer de pénétration dans l'intérieur où il atteint actuellement le cent quatre-vingtième kilomètre. On eût, dessein logique, ainsi soudé la voie ferrée à la navigation et, sans doute aussi, transporté en ce point le chef-lieu administratif, Bingerville, assez inexplicablement situé entre Abidjan, tête de ligne, et Grand-Bassam, port commercial. On a échoué. La mer a détruit les travaux, pour le moment abandonnés, après d'importants sacrifices. Si bien que, actuellement, la Côte d'Ivoire possède un railway aboutissant de l'Hinterland à un cul-de-sac, une capitale isolée, et un port sans autre lien avec ces deux facteurs essentiels de l'organisation générale du pays. Un service de petits

ferry-boats relie seul, par la lagune, ces différents centres. Il y a là une situation manifestement défavorable, soulignée davantage encore par l'absence inexplicable de tout phare à Grand-Bassam, où le mouvement maritime est cependant considérable. Un tel défaut de cohésion dans l'organisation économique de la colonie appelle un remaniement qui paraît devoir s'imposer un jour ou l'autre. Le plus tôt sera le mieux.

Pour le moment, les préoccupations se concentrent vers la pacification, parfois précaire encore dans l'intérieur, on le sait ; les opérations effectuées loin de la voie sont rendues plus pénibles dans ces régions par le défaut de bêtes de somme, au point que les officiers, quel que soit leur grade, sont obligés de conduire leurs colonnes, à pied eux-mêmes, sous un climat fort dur.

LE LONG DE LA COTE

Nous longeons la Côte d'Or anglaise, assez près de terre pour distinguer le pays, plus accidenté. Une ville se devine étagée à flanc de coteau : Axim. Favorisée par ses nombreuses baies, à l'encontre des rives françaises, la Côte d'Or fut un des points de la pénétration européenne dans cette partie de l'Afrique. Les Hollandais y avaient jadis construit de nombreux forts, abandonnés maintenant. Les Anglais ont fait de cette colonie une contrée prospère dont les éléments indigènes ont une part importante dans le mouvement commercial de nos possessions voisines.

En ces parages, ce n'est pas le flot bleu de l'Océan tropical que fend notre étrave : c'est une eau verdâtre et fétide, depuis les siècles sans cesse déversée par les fleuves traversant les lagunes.

Mais aussi, dans ces eaux empoisonnées, parfois quelles admirables phosphorescences nocturnes, soulignées par les bonds des poissons géants. Comme si la nature, partout et toujours,

voulait racheter ses inclémences par la beauté même en ces régions où l'inhospitalité des côtes, attestée par la perte, en ces dernières années, du *Taygète* et de l'*Uruguay*, pour ne citer que notre pavillon, aggrave l'hostilité du climat.

Tantôt lointaine, à peine visible, tantôt assez proche pour qu'on en puisse à loisir examiner les détails, la terre se déroule, uniforme, semblable à elle-même pendant des centaines et des centaines de milles : c'est indéfiniment l'écume de la barre, la bande jaune rougeâtre de la plage rétrécie par le défaut presque absolu de marées, la ligne sombre et régulière de la forêt, muraille dressée contre la brise du large et pressée près du rivage.

On me montre, de loin, la frontière du Togo allemand, récemment délimitée par la mission Fourne.

Pendant des heures, lugubre dans sa monotonie, la Côte défile, défile...

Puis, des toits de tuiles, des édifices blancs émergeant des arbres. Un warf, surmonté d'un pavillon tricolore, offre, par-dessus la barre, son assistance aux navires. C'est Kotonou. Nous sommes au Dahomey.

La brièveté de l'escale ne m'incite pas à descendre à terre, même par le moyen déjà décrit

de la balançoire de foire, bien appropriée à ces rades, si foraines elles-mêmes.

D'ailleurs, de la passerelle-haute du paquebot, on détaille aisément la terre. Puis on m'explique : ces quatre longues travées parallèles et surmontées d'une cheminée d'usine se détachant en contraste sur le fond de brousse, c'est le chemin de fer. Le monument qui tranche : le tribunal. C'est curieux comme, en ces pays primaires, les « Palais de Justice » sont l'objet de soins spéciaux. Par contre, je me demande quelle doit bien être l'opinion de ces nègres encore barbares sur le Code Napoléon dont a cru devoir leur appliquer les bienfaits ?...

Le warf, plus court et moins outillé que celui de Grand-Bassam, va probablement être doublé. Construit pendant l'expédition de 1892 et achevé après, il est, depuis cette année seulement, doté d'un phare, un gouverneur arrivé la nuit à bord ayant reconnu par lui-même l'inconvénient et le danger d'un défaut d'éclairage en un point courant d'atterrissage : vérité primordiale, depuis toujours connue chez les nations à sens maritime où le premier soin, en occupant un pays, est d'en éclairer les côtes.

Sur la droite, un grand bâtiment, neuf encore dans ses murailles blanches, ses fenêtres béantes,

tend vers le ciel sa façade sans toit. Tels, dans les trous-pas-chers, ces palaces en toc que leurs créateurs n'ont pas eu le moyen d'achever. C'est un lazaret, dont le principe, reconnu non pratique, a été délaissé en cours de travaux. Que de phares on eût construits avec les fonds absorbés par cet avortement !

La vedette à vapeur de notre bord, une autre, beau canot à moteur, attaché à Kotonou, vont et viennent entre l'*Afrique* et le warf, remorquant les surfboats, dont les pagayeurs, présents et inactifs, semblent beaucoup apprécier cette forme du progrès.

Soit dit en passant, l'automobilisme nautique m'a paru commencer à s'implanter sur toute la Côte. Grand-Bassam, notamment, possède une intéressante flottille d'auto-canots. Ce mouvement ira évidemment en augmentant, car aucune région ne lui est plus propice que ces rivages de l'Ouest-Africain, avec leurs immenses lagunes, leurs rivières suppléant aux routes, et leur trafic par surfboats.

Pendant que nous nous éloignons, je contemple la barre, cette redoutable et éternelle barre, dont les volutes énormes, déferlant en fracas, frappent depuis toujours, sur des milliers de kilomètres, la même place. Et je songe aux incroya-

bles difficultés vaincues, aux sacrifices consentis à l'insu de la France ignorante, indifférente quand, lors de la campagne de 1892, il a fallu débarquer, à travers le formidable obstacle, un corps d'armée et tout son matériel.

« On ne saura jamais, me disait-on, ce qu'on a perdu de monde sur cette plage... »

LIBREVILLE

La nature se complaît parfois au parodoxe. Notre arrivée au Gabon nous donne, froid à part, l'exact sentiment du... Danemark. Le ciel est, une fois de plus, bas, gris sombre, chargé d'eau ; il vente une petite brise assez aigre. Du bord, le pays se présente sous l'aspect de terres plates et boisées, à peine accusées par quelques monticules. La première impression est aussi peu « équatoriale » que possible.

La navigation, dans l'estuaire du Gabon, est délicate et exige la plus grande attention. Pas de pilote. Et, pour tout balisage, depuis soixante-dix ans que nous sommes dans ce pays, deux petites bouées, à peine visibles. Impossible d'en découvrir une troisième qui, théoriquement, indique un banc dangereux.

Cependant, nous mouillons sans encombre devant Libreville. Ainsi vue, la ville, hier encore capitale de notre Congo, offre un aspect agréable et sans importance : deux chapelles ; le palais du

gouverneur; quelques maisons, assez vastes, habitées par des fonctionnaires; un bel hôpital colonial, quelques factoreries; le tout heureusement noyé dans la végétation tropicale : voilà Libreville.

La *Gentille*, une chaloupe à vapeur, qui représente à elle seule nos forces navales au Gabon, nous conduit à terre; la très grande amabilité de MM. de Bruchard, de vaillants planteurs installés au Gabon depuis une dizaine d'années, nous vaut d'aller en voiture, objet rare depuis Conakry, et par une bonne route, visiter leur plantation de vanille, la première, je crois bien, qui existe dans cette partie de l'Afrique. Les grands vignobles du Médoc peuvent seuls donner une idée de la perfection agronomique à laquelle doit répondre la culture de la vanille; ainsi, chaque fleur est fécondée à la main. Le séchage, le triage, l'emballage lui-même, qui doit s'effectuer avec des ficelles et des papiers spéciaux, sans odeur, demandent des soins méticuleux. Des essais d'élevage ont été également entrepris, et leur réussite sera un bienfait pour ce pays.

Une demi-douzaine d'autres entreprises, cacaoyères ou exploitations de bois, existent dans la région.

Ces Français, qui ont été risquer au loin leurs

capitaux, et, parfois, leur santé, pour mettre en valeur notre domaine colonial, méritent, dans notre pays où la tutelle administrative se substitue à l'autonomie locale victorieusement employée par les Anglo-Saxons, d'être, par tous les moyens, soutenus, encouragés, récompensés de leurs efforts.

Or, savez-vous combien cette colonie a eu de gouverneurs en quinze ans? Quatorze! dont cinq en deux ans! Peu importe de savoir si ce défilé de personnages a eu pour cause des difficultés spéciales au Gabon; le fait est là. Se sachant éphémères, les gouverneurs ne sont à même de faire de leur séjour, en effet, qu'une période d'apprentissage de leur gouvernement, période forcément stérile; et quand leur activité pourrait s'employer, lorsqu'ils sont sur le point de produire enfin, on les renvoie à d'autres études, non moins chères... pour le budget.

De leur côté, les subalternes, devant la précarité supposée de la situation de leur chef, et quelle que soit la valeur de celui-ci, acceptent mal son autorité. Ajoutez à cette instabilité désastreuse d'autres influences, politiques et locales, et vous vous rendrez compte combien peut être difficile et involontairement stérile le rôle de certains hauts fonctionnaires.

La clé de voûte de notre édifice colonial réside dans la haute direction de chaque gouvernement. Affaiblir ou annihiler sa valeur, c'est frapper d'inefficacité tous les efforts, tous les sacrifices consentis dans son domaine d'outre-mer par la nation et par les particuliers.

Nous sommes au Gabon depuis 1840. Libreville a été, ai-je dit, la capitale du Congo avant le transfert à Brazzaville du gouvernement central de la colonie. On pourrait donc supposer cette colonie parvenue au plein épanouissement de sa mise en valeur et de sa prospérité. Il n'en est rien. Il semble au contraire qu'une fatalité constante ait frappé d'impuissance notre action en ce pays.

Quelle différence, avec tous ces centres, nés d'hier à notre vie moderne et dont je viens de constater la féconde éclosion !

Ici, pas de chemins de fer. Les relations de Libreville avec sa périphérie sont assurées par deux routes. Seulement, celles-ci s'arrêtent à trois kilomètres de la ville. C'est tout. Au delà, c'est la piste, et les Pahouins, guerriers peu réductibles, et, à l'occasion, anthropophages ; quelques-uns viennent cependant peu à peu s'employer chez nous, remplaçant les Mpongwés, dont la race, assez gracieuse, disparaît rapidement, sur

tout entr'autres causes, par l'effet de l'avortement, pratiqué couramment chez cette peuplade ; et, d'ailleurs aussi, chez d'autres du littoral, me dit-on.

La ville communique donc avec l'extérieur et, plus spécialement, avec Brazzaville, par la mer ou par le télégraphe, quand, par bonheur, ce dernier marche, événement rendu assez peu fréquent par l'hostilité de la nature et la sauvagerie des pays que la ligne traverse.

Ce défaut de communications présente spécialement un grave inconvénient. C'est d'obliger constamment les fonctionnaires à pousser jusqu'à Brazzaville pour prendre leurs instructions ou, simplement, connaître leurs destinations. Perte considérable de temps et d'argent.

Peut-être la télégraphie sans fil arrivera-t-elle à parer à ces inconvénients, si les conditions climatériques permettent son application, ce qui demeure douteux jusqu'ici.

170 ou 180 Européens vivent à Libreville; surtout des fonctionnaires : quelques-uns avec leur famille.

Pas un magasin, pas un hôtel, pas une ressource. Rien, que deux ou trois factoreries, quelques légumes, produits par des déportés annamites, grâce auxquels furent exécutés, également, certains travaux d'assainissement.

Les Pères de la Mission, à qui l'on doit l'éducation primaire d'une certaine proportion de Natifs, et la formation de quelques artisans recrutés parmi eux, étaient cependant parvenus à organiser une production maraîchère dont ils « recédaient » une partie au marché de Libreville. Immédiatement, le fisc, sans doute dans son droit, fit savoir aux Pères qu'ils auraient à payer une lourde patente comme négociants en légumes. Ce sur quoi la Mission garda purement et simplement ses produits pour elle ; et les Librevillais se sont remis à manger des conserves coûteuses et indigestes, en bénissant la gabelle.

CAP LOPEZ

Je viens de voir un des plus beaux fleurons naturels de notre domaine africain, et d'éprouver une stupéfaction profonde.

Le fleuron, c'est Cap-Lopez.

La stupéfaction, c'est de voir Cap-Lopez inutilisé, jusqu'à être à peu près ignoré du monde colonial lui-même, à plus forte raison du public français.

Le cap Lopez, où rien n'existe, qu'un petit phare, a donné son nom à l'un des ports naturels les plus favorisés du monde. Seule, au fond de la rade, une modeste agglomération composée de quelques factoreries, spécialisées dans le commerce du bois et d'un village indigène appelé Mangui, constituent, avec un bâtiment administratif et une poste, un embryon de bourgade, là où nous devrions posséder un des grands ports de l'Afrique, un centre maritime et commercial de haute valeur.

Cap-Lopez présente l'immense avantage de

desservir un immense réseau fluvial et lagunaire, admirable outil naturel de pénétration, de plus de 4.000 kilomètres, et qui sera porté à 6.000 kilomètres le jour où l'on voudra se donner enfin la peine de creuser sur 500 mètres un chenal Koukino-Oningué.

Cap-Lopez a donc sur bien d'autres ports une inestimable supériorité : c'est d'être tout fait, immédiatement exploitable.

Lorsqu'on aura besoin de warfs et de docks, la forêt est là toute proche, pour en fournir les éléments de pilotis et de charpentes, comme en Nord-Amérique, où l'on se contente de ce mode dans les plus grands ports, tels San-Francisco et Seattle-Tacoma. Seulement, ce jour-là, il faudra faire exécuter ces travaux par des praticiens privés, et non par les officiants de la technique officielle ; sans cela gare les môles en pierres, les digues en blocs, les « loups » et la danse des millions...

Une petite traversée de sept ou huit heures, le temps de sortir de l'estuaire sans fleuve du Gabon et de doubler la pointe de Fétiche, où se trouve le phare de Gombé, sépare Cap-Lopez de Libreville. Et pourtant, aucun gouverneur n'est jamais, de mémoire de colon, venu inspecter ce point, où débarque, sans doute, lui premier,

pour une courte visite, l'aimable gouverneur Richaud, venu de Libreville sur l'*Afrique*, à destination de Brazzaville.

J'ignore encore les raisons qui ont pu militer en faveur de Brazzaville, comme siège du gouvernement général. Quelles qu'elles soient, elles n'infirmeront pas le fait que l'accès de Brazzaville est et restera, jusqu'au jour où nous posséderons notre propre railway, commandé économiquement par le Congo belge, ses communications subornées à la fragilité, à la précarité du fil terrestre, et son avenir économique limité par son défaut de contact avec la mer.

Quand nous sommes arrivés au Gabon, dans la première moitié du siècle dernier, sans doute crut-on que la profonde échancrure des eaux dans la côte correspondait à un vaste système fluvial assurant l'accès de l'intérieur, jusqu'au cœur du continent africain : on s'établissait, en réalité, à l'extrémité d'un cul-de-sac impropre à toute pénétration future. Puis, peut-être ne soupçonnait-on pas alors l'existence, à moins de cent milles au sud, de la magnifique rade où se jette l'Ogooué. La carte anglaise, la seule qui existe, porte bien encore aujourd'hui en pointillé une partie de la côte non connue entre Cap-Lopez et l'embouchure du Congo! Mais, depuis ? Pour-

quoi être demeuré cantonné à Libreville, dont le développement, tout local, doit demeurer le fait de quelques énergiques initiatives privées. Pourquoi n'avoir pas porté l'effort, ne pas l'avoir concentré, sur le point où, par la force même des choses, et en dépit de l'indifférence, de l'ignorance ou de la négligence des hommes, se concrétera un jour la vie économique de ces vastes régions ? Au demeurant, tout naturellement, sans l'intervention de l'ingérence administrative, souvent plus redoutable que souhaitable, Cap-Lopez devient peu à peu le siège d'un important mouvement maritime. Lorsque nous arrivons, plusieurs vapeurs sont là. Un grand paquebot allemand, deux cargos anglais, le *Gabon*, annexe des Chargeurs Réunis, deux ferry-boats fluviaux. A propos de ces derniers, le fait qu'ils stationnent régulièrement en rade est la démonstration de la sécurité du mouillage.

Le lendemain, deux steamers portugais, une grande chaloupe et un vapeur, sont ancrés non loin de nous. Soi-disant, l'un vient chercher l'autre, en avaries.

« Vous doutez-vous du commerce que viennent faire ici ces deux navires? » me demande un de nos compagnons, vieux routier des choses de l'Afrique Equatoriale.

— Chercher des bois, sans doute ?

— Oui, des bois... d'ébène. La chaloupe va aller à droite, à gauche, dans l'Ogooué, d'où elle ramènera, à bord de l'autre navire, des travailleurs embauchés pour l'île San-Thomé, où la main-d'œuvre est très recherchée. Le fait en lui-même n'a rien de répréhensible. Ce qui l'est plus, c'est que les Noirs ainsi amenés sont liés par un contrat de plusieurs années, sept ans, généralement.

— Sept ans? fais-je, mais c'est alors de l'esclavage déguisé. Comment tolérons-nous ?...

— D'abord, les Portugais se livrant à ce trafic, qui date de toujours, ne s'en vantent pas. Puis, rapports sur rapports ont été envoyés à ce propos, et, vous savez, quand un Français a rédigé un rapport, il se croit quitte !... »

L'exactitude du fait qui m'a été signalé étant admise, il est intolérable, tant au point de vue de l'humanité que des intérêts matériels de la colonie, où la pénurie de main-d'œuvre constitue déjà un constant sujet de difficultés.



Cap-Lopez possède une source de richesses, inexploitée dans nos possessions d'Afrique, sage-

ment réglementée et mise en valeur par d'autres colonies étrangères,du Continent Noir. C'est la grande chasse. La portée de ce sujet dépasse le domaine sportif,pour faire corps avec le développement même de nos colonies. On sait quels frais, quel déploiement de personnel et de matériel comportent les caravanes de chasse devenues cependant courantes dans l'Est Africain, et que la bruyante randonnée de M. Roosevelt a définitivement consacrées. Des sociétés commerciales se sont même spécialisées dans ce genre d'exploitation.

Et bien ! ce qu'on va chercher si loin ailleurs, on l'a sous la main, presque à la descente du paquebot, en territoire français, à Cap-Lopez. Le bœuf sauvage, l'éléphant, l'hippopotame ont été souvent tués dans les environs, sans qu'aucune chasse organisée sérieusement, scientifiquement, — le mot correspond à la chose — ait probablement jamais eu lieu. Les très confortables ferry-boats peuvent porter le chasseur jusqu'au cœur du pays et lui offrir les ressources d'un champ d'action presque sans limites.

Cela encore, qui le sait, qui l'a dit, en France ? On n'a pas cherché à faire profiter notre pays de l'organisation rémunératrice ni du mouvement cynégétique canalisé au profit du Mozambique

portugais,de l'Est Africain anglais ou allemand, mouvement dont vous apprécierez la portée quand je vous aurai dit que, depuis la tapageuse expédition Roosevelt, l'ensemble des rapports consulaires estime à une quarantaine de millions de francs l'argent dépensé en organisation ou laissé dans ces colonies étrangères par près de trois cent cinquante expéditions de chasse, et à quatre millions environ le total des recettes de douane perçues de ce chef dans les dites colonies.

La brièveté de l'escale ne nous permet malheureusement pas de déballer nos armes; mais une promenade dans l'intérieur, derrière Mangui, découvre à nos yeux le paysage le plus imprévu, le moins africain du monde. Une plaine plate comme un billard, couverte d'une herbe verte et rase, poussée sur les cendres du feu mis annuellement; cette plaine est plantée de bouquets isolés, d'où le palmier est absent, mais formés d'arbres et de bois drus, comme en nos parcs les mieux tenus. Là, c'est la nature qui entretient le parc, où la rencontre de quelques indigènes vient seule rappeler que ce décor est seulement une parodie de nos paysages de la Normandie et de l'Ile-de-France.

En rejoignant l'appontement par la route, en paille jetée sur le sable, tout simplement, presque

dirait-on comme « les planches », à Trouville, nous traversons un petit marigot, assez imprudemment laissé en plein pays par les habitants Blancs. L'eau et la berge grouillent d'êtres bizarres. Je m'approche. Ce sont des poissons, gros comme les cabots de nos rivières, et pareils à eux ; seulement, très éclectiques, ces amphibies nagent, plongent, ou se promènent à terre. Quand je raconterai cela à Paris, plus d'un malin, de ceux auxquels « on ne la fait pas », sourira, incrédule. Et, pourtant, le docteur du bord a pris l'un de ces animaux, et l'a mis en bocal pour le Muséum. Au fait, je n'en soufflerai mot, pour éviter la délicate et courante apostrophe à « Qui vient de loin !... »

En leur parlant même des baleines, à ces polypes sceptiques, ne risquerais-je pas de tartariner à leurs yeux ?

Depuis quelques jours, nous ne cessons de voir des bandes de cétacés. Tantôt un court jet vertical d'eau pulvérisée décèle leur présence ; tantôt, tout proches du navire, ils découvrent leur dos énorme. Ou bien encore, parfois, ils batifolent comme de simples marsouins, émergent à la surface, la frappant en gerbe, de leur queue puissante.

Voici la seconde fois que je fais cette remar-

que; alors que j'ai traversé le Pacifique Nord et les Mers du Sud jusqu'à la pointe du Chili,sans voir, ou presque, un seul cétacé, je l'ai trouvé en abondance sur les côtes du Mexique Occidental; à Bahia, au Brésil, existe une pêcherie.

L'observation est la même ici : nous rencontrons les baleines en nous rapprochant de l'Equateur. Est-ce une migration spéciale à la saison? ou bien trouvent-elles sous ces climats plus de tranquillité? Je note le fait sans chercher à l'expliquer. Mais en me demandant si les Norwégiens, spécialistes en la matière,ne viendront pas quelque jour ajouter cette industrie aux éléments d'activité de notre Congo.

LOANGO

Une escale imprévue nous fait stopper à Loango.

La nuit équatoriale, invariable de « six en six », a brusquement étendu, sans crépuscule, son voile sur la ville, à peine indiquée par de rares lumières. Loango eut une certaine importance, lorsqu'y aboutissait la route des caravanes de ou pour Brazzaville, alors simple résidence perdue dans la brousse.

Quelques-uns des fonctionnaires de Loango ont affronté la barre pour venir saluer à bord le gouverneur du Gabon, embarqué à Libreville. Avec eux se trouve un lieutenant de vaisseau, dont la présence est d'autant plus imprévue que, depuis la France, nous n'avons vu notre pavillon de guerre représenté nulle part, pas même par une modeste petite canonnière fluviale : ce qui fait l'éloge du caractère pacifique des populations indigènes riveraines, et corrobore d'une façon assez inattendue le principe de la centra-

lisation de nos forces navales dans la métropole. Le dernier de nos stationnaires, l'*Alcyon*, finit ses jours comme ponton à marchandises dans la rade de Cap-Lopez.

Ce lieutenant de vaisseau est le chef d'une mission hydrographique, composée de quatre enseignes et d'un détachement de matelots ; elle est chargée de procéder à des études préliminaires en vue de l'établissement éventuel d'un port.

Un port? Dans ce trou? Sans abri, où la houle du large entre comme chez elle ! Sans fond, à tel point que nous devons, malgré le relativement faible tirant d'eau de notre navire, mouiller à plus d'un mille et demi de la terre, où une lagune sépare en outre Loango du large? Sans hinterland fluvial; mais dont la zone d'action se trouverait encore diminuée par le resserrement de la frontière portugaise de Cabinda et celle du Congo belge, toutes proches.

Un port? Sur cette côte inhospitalière, où l'on n'arrivera à offrir, non pas même des facilités douteuses de débarquement, et à peine un abri précaire à la navigation, qu'à coups de digues et de millions impossibles à calculer en ces pays où les plus simples travaux exigent un effort énorme?

Et quand la nature a doté la côte de notre

Afrique Equatoriale de cette admirable rade de Cap-Lopez, débouché naturel de l'immense bassin de l'Ogooué ; Cap-Lopez, où quelques peu coûteuses installations, warfs et appareils de levage, permettront d'assurer sans frais, pour une période illimitée, un trafic supérieur aux besoins !

J'ignore à qui remonte l'initiative de ces études, et n'en ai cure, soucieux de me placer au seul point de vue de l'intérêt général.

L'échec de Port-Bouët, sur lequel une explicable discrétion a été gardée, ne doit pas se renouveler. Nous avons fait, dans le monde entier, assez d'écoles de ce genre, assez gaspillé de ressources alors que tant de travaux urgents restaient chez nous-mêmes en souffrance, pour n'en point recommencer l'expérience à Loango ni ailleurs.

S'agit-il, par contre, d'établir là ou à Pointe-Noire, toute proche, le point d'aboutissement sur l'Océan du futur chemin de fer du Congo Français ? Ici encore, le choix de Loango semblerait bien constituer une double erreur : d'abord ce choix entraînerait *ipso facto* l'exécution du port à cet endroit, projet dont le rejet s'impose d'avance pour les raisons que j'ai dites. Puis Loango est tout à l'extrémité sud de la côte,

juste contre l'enclave portugaise de Cabinda. C'est donc le long de cette frontière et de celle du district belge de Boma que passerait la voie, ainsi rejetée tout à fait en dehors de l'axe de notre colonie du Gabon, dont seule une très faible partie bénéficierait du nouveau railway.

Cap-Lopez, dois-je ajouter pour être impartial, n'a pas que des partisans comme futur grand port du Congo Français. On objecte, contre ce point, et suivant l'un ou l'autre des projets en étude, ou la nécessité d'assurer par eau le transport jusqu'à N'Djolé, sur l'Ogooué, pour regagner par terre le Haut-Pays, vers Ouesso, ou l'inconvénient d'allonger démesurément la route de la mer à Brazzaville. Ainsi, en mai 1906, les ministères de l'Instruction publique et des Colonies envoyèrent au Congo une mission ayant pour objectif, sous la direction de M. J. Bel, d'étudier à la fois les ressources géologiques et le tracé d'un chemin de fer, entre la Côte et Brazzaville. La mission Bel conclut au choix de Pointe-Noire, comme port.

Une autre mission, privée, a été chargée par le gouvernement d'étudier un tracé de voie ferrée, de Pool à l'Océan.

Le fait d'affranchir notre Afrique Equatoriale de l'intermédiaire étranger pour accéder à la

mer n'en apparaît pas moins comme une nécessité impérieuse et urgente, à instaurer au premier plan des aménagements nécessaires à notre colonie.

Quel que soit le point choisi, Cap-Lopez, Pointe-Noire ou Loango, le trajet pourra s'effectuer en deux jours comme avec le railway belge actuellement, mais sans transbordement par le Pool, ce qui est déjà un avantage considérable ; et avec l'économie de deux jours de mer, dont un jour de navigation délicate dans le Bas-Congo.



Sans avoir la prétention de trancher cette très importante et infiniment complexe question, il n'est pas permis de perdre de vue que l'établissement d'un port artificiel, aussi favorables qu'en soient les conditions naturelles, mais dans un pays où les matériaux reviennent à des prix fous où tout doit être transporté de loin, où la difficulté de la main-d'œuvre est aiguë, grèvera d'une somme colossale, impossible à déterminer maintenant, la dépense afférente à la construction d'une voie dont l'imprévu et le coût absorberont, il serait imprudent de se le dissimuler, un capital déjà énorme.

Les Belges, qui, eux, n'avaient pas de port à construire, en ont éprouvé la dure expérience. Sachons en tirer notre propre profit.

Or, la nature nous a donné Cap-Lopez, port déjà en pleine activité, sans que la main de l'homme l'ait seulement amélioré. Cela est un argument puissant dans la balance des décisions futures.

PAR LE CONGO BELGE VERS LE CONGO FRANÇAIS

Depuis l'aube, nous naviguons sur une nappe boueuse, rougeâtre, opaque. C'est le flot que le Congo, comme les grands fleuves, tel le Yang-Tsé, projettent au loin dans la mer, à des distances énormes, 100, 200 milles parfois, avant que les eaux s'y confondent.

Le temps est flou, un peu mélancolique.

La côte, basse, est monotone.

Sur une étroite presqu'île se détachant de la rive droite, quelques maisons à toit blanc, un ou deux caboteurs à vapeur. C'est Banane, le point avancé du Congo belge, vers l'estuaire, dont la rive gauche est l'Angola portugais. Trois embarcations, — la douane, la santé, le pilote,— viennent à nous. Coquettes et propres, elles sont montées par des Noirs à la mise soignée, mais un peu risible, aussi, avec leurs vareuses de fantaisie, très décolletées, et leurs ceintures voyantes.

Un détail : les couleurs arborées continuent ici à être celles de l'ancien Etat Indépendant : étoile jaune sur fond bleu.

Le pilote embarque. C'est un Scandinave ; tout le personnel de l'ex-Etat est demeuré, quoique avec une tendance à se nationaliser, extrêmement cosmopolite.

En route pour Matadi, le point d'où part le chemin de fer vers Léopoldville. Le balisage du fleuve est remarquablement établi. Peu à peu, des collines s'accusent à droite et à gauche. Le pays semble désert d'hommes et de faune. Sur la rive portugaise, une roche à pic, surmontée d'une construction, vient rompre un peu la monotonie de la route : c'est la Roche-Fétiche ; les Portugais avaient élevé là, prétendait-on, des fortifications pour répondre à celles que les Belges ont réellement établies, eux, un peu plus haut, sur l'autre rive, à Chinkakassa. Ces fortifications portugaises se réduisent à la simple maison d'un surveillant local.

Par contre, celles de Chinkakassa ne sont pas une légende. Leur rangée de tourelles, tapies à mi-côte sur la rive droite belge, laissent deviner leur importance, plutôt qu'elles ne l'affichent. On peut se demander à quel sentiment de mégalomanie militaire les Belges ont obéi en

obérant leur premier établissement au Congo de cette dépense, très importante et bien somptuaire. Le jour où leur Empire colonial leur suscitera une difficulté internationale, celle-ci, plus encore pour eux que pour d'autres, se réglera en Europe. Puis, la Belgique n'a pas de marine de guerre. Elle n'en aura sans doute jamais. Elle ne peut donc compter, pour sauvegarder ses biens d'outre-mer, que sur le seul respect du droit des gens, et non sur les quelques très coûteux canons de Chinkakassa.

Ceci montre combien les peuples les plus pratiques et les plus ouverts aux idées générales peuvent voir faux en certaines occurrences.

Par contre, ces fameuses fortifications faillirent coûter à nos voisins un gros ennui, en 1902.

Les troupes bengalas de Boma, la capitale de l'Etat Indépendant, toute proche, se révoltèrent. Elles ne mangèrent pas leurs officiers, comme, quelque temps auparavant, l'avaient fait les soldats insurgés du baron Dhanis.

Par contre, elles s'emparèrent du fort, en chassèrent les Européens, braquèrent les canons sur Boma et tirèrent. Mal, car Boma ne souffrit pas. Mais l'embarras des Belges, devant une telle situation, était extrême.

Ils en sortirent en appelant à eux les quelques centaines de Sénégalais, alors employés au chemin de fer; ceux-ci, mobilisés, et pour la plupart anciens tirailleurs, eurent repris le fort en un tour de main. Seulement, sitôt dans la place, ils hissèrent le drapeau français, le seul qu'ils reconnussent. Un moment, les Belges se crurent tombés de Charybde en Scylla. Tout s'arrangea, heureusement, et les Sénégalais restituèrent leur prise à leurs « patrons » du moment.

Boma nous apparaît, correctement disposée sur un coteau, dont la base aboutit au Congo par de beaux quais de pierre, qu'anime le va-et-vient d'un railway minier, poussé jusqu'à la jonction de notre frontière avec le Cabinda portugais et remplissant en même temps dans Boma l'office de tram. Ce tram africain a sur notre vieille C. G. O. parisienne une supériorité énorme : c'est qu'il est gratuit ! Un « Splendide Hôtel », une grande distillerie, d'élégants cottages; puis, sur le fleuve, le beau yacht du gouverneur, *l'Hirondelle*, d'autres vapeurs ou auto-vedettes, bien tenus, achèvent de donner à l'ensemble un caractère de sérieux, de souci de faire bien, et, surtout, de définitif, que souligne davantage la nouveauté des débuts de ce centre. Boma passe,

malheureusement, pour insalubre. On travaille fort à essayer de l'assainir.

Les Portugais, sur la rive opposée, ont affirmé leur présence par une petite résidence, isolée sur un monticule, toute seule, toute modeste.

Nous poursuivons la montée. Les collines resserrent maintenant le fleuve en une suite de hauts mamelons, au sommet arrondi et dénudé, aux flancs calcinés par les périodiques feux de brousse ; à peine quelques bouquets de bois dans des anfractuosités viennent-ils, de place en place, jeter dans la sévérité de l'ensemble une note moins verdoyante.

Sur la rive angolaise, voici une petite ville portugaise, criarde, bariolée et vieillotte : Nocki.

Une canonnière, aux couleurs « encore » royales, quelques petits bateaux sont mouillés en ce point où se concentre le très modeste mouvement maritime des Portugais sur le Congo.

De Nocki, une route conduit à San Salvador, cité vieille de trois ou quatre siècles, siège de missions depuis longtemps abandonnées, mais où les indigènes ont conservé, me dit-on, la coutume peu banale de se saluer en se signant : l'empreinte reçue peut donc être durable chez ces races primitives?

Tout à coup une formidable et sauvage falaise

ocre, effondrée dans le fleuve, incurvée là à angle droit, barre l'horizon. C'est le Chaudron. Nous virons presque sur place, et notre navire fonce sur le rapide où le fleuve, étranglé entre deux murailles de pierre, roule en torrent ses flots par un fond de plus de 120 mètres. L'obstacle est franchi. Et, tout de suite, nous découvrons Matadi, ville neuve, célèbre et de réputation funèbre parmi les artisans des Mondes Nouveaux.



Une délimitation de frontière, bien regrettable au point de vue français, a donné jadis à l'Etat Libre la rive droite du Congo, depuis Banana jusqu'à Manyanga à mi-route entre Boma et Brazzaville. Mais l'autre rive était demeurée portugaise, jusqu'au delà de Nocki. Les Belges, auxquels une inexplicable opposition de notre part refusa le passage par nos territoires, durent donc faire partir leur railway du seul point qui s'offrait à eux : cette cuvette de Matadi, redoutable étouffoir, étranglé entre le Chaudron et les dernières chutes du Congo,

A ce propos, on s'est souvent étonné, en France, que, lors de cette délimitation, nous

ayons été exclus de l'estuaire du grand fleuve africain, réserve faite, sur la rive droite, de l'enclave portugaise du Cabinda. Cette abandon eût équivalu, en tout autre lieu, à nous barrer l'accès de notre Afrique Equatoriale, Mais ici, le fait perdait de sa portée, puisque lés chutes du Congo, sur plus de deux cents kilomètres, constituaient un infranchissable obstacle vers l'intérieur. Sans une voie d'accès, le bassin du Congo tout entier, constituait, Stanley l'avait justement dit, une absolue non-valeur.

Il fallait à tout prix une voie de pénétration.

Cette voie, l'Etat Libre a pu l'exécuter, parce que « l'Etat Libre », c'était l'incarnation de l'unité d'action, de direction, de volonté : c'était le roi Léopold.

Le chemin de fer devait coûter 25 millions. Il en a coûté près de 90. A maintes reprises, l'œuvre a failli sombrer inachevée. La mort fauchait littéralement les travailleurs. On ne pouvait compter sur la main-d'œuvre indigène. On fit venir des coolies chinois. En quelques mois ils fondirent. Les ouvriers de l'Est africain ne tinrent pas davantage. Ce furent nos Sénégalais qui, seuls, résistèrent et sauvèrent la situation, comme ce fut un des nôtres, l'ingénieur Espanet, qui assuma la conduite technique de

l'entreprise: tâche écrasante. La foi, l'énergie de l'éminent protagoniste de l'idée, le colonel Thys, assurèrent le succès définitif.

En 1898, on inaugurait solennellement le premier train qui, de Matadi, aboutissait à Léopoldville, la capitale du Congo belge, sur le Pool.



L'*Afrique* est accosté à l'un des deux grands appontements, dont l'autre est occupé par le paquebot belge *Léopoldville*. Au-dessus de la gare, animée, toute proche, Matadi étage ses constructions banales et utilitaires : factoreries, qui sont en même temps des hôtels, bureaux du railway. Sur la droite, un grand village de huttes indigènes. L'ensemble est sec et triste, comme le cirque de rocs dénudés qui l'entoure. Nous ne faisons que passer, heureusement, dans ce redoutable creuset du progrès africain, car, plus favorisés que nos compagnons de traversée, obligés d'attendre l'un des quatre ou cinq trains de voyageurs qui circulent par semaine entre Matadi et le Pool, nous bénéficions d'un train spécial qui doit nous conduire le même soir à Thysville, où se trouve le relai des deux jours du trajet de 400 kilomètres de Matadi au Pool. En effet, ici

comme en la plupart des pays neufs, ce chemin de fer fonctionne seulement le jour.

Ce parcours a déjà été décrit. J'avais lu de fort intéressantes pages à son propos. Faut-il le dire : je n'ai pas retrouvé les impressions dépeintes par d'autres. La terrible tranchée qu'on traverse en quittant Matadi, ni la voie en corniche, lieux lugubres, où furent engloutis tant de millions et tant d'existences, ne donnent point l'impression d'effroyable lutte de l'homme contre la nature rebelle dont ils ont été le théâtre : ni le gouffre formé par le fleuve, ni la masse de la falaise, à cet endroit, ni la raideur de la pente ou le rayon des courbes — car nous avons, rien qu'en France, entre Ponte-Leccia et Vizzavone, en Corse, par exemple, de bien plus hardis tracés — pas même la nature du sol, d'apparence plutôt sèche, et non paludéenne, rien, en un mot, ne décèle les épouvantables difficultés auxquelles on se heurta. L'impression est plutôt celle d'un de nos honnêtes petits « tortillards » d'intérêt local. Mais les initiatives, en ces pays, ont, pour le premier adversaire, l'imprévu.

La voie, à écartement réduit, est admirablement établie et entretenue d'un bout à l'autre.

Tout le long de la ligne travaillent à cet entretien des équipes de Noirs.

Ces ouvriers sont,pour la plupart, des Bakongos, considérés comme irrémédiablement inassimilables il y a seulement dix ans ; transformés aujourd'hui en dociles travailleurs, dont les villages disséminés le long du railway animent seuls quelque peu la solitude traversée. Par contre, les chefs de poste,les mécaniciens, les chefs d'équipe sont des Noirs du Gold-Coast, du Sierra Leone, et surtout des Sénégalais, que leur haute stature, l'œil intelligent, la barbe en collier ras, désignent de suite à l'œil le moins habitué.

Ce nom de Bakongo, qui est celui de la race fixée dans le bas fleuve, appelle une remarque. Un calembour, sans doute involontaire, en a déduit le mot de Bas Congo ; de là l'appellation du Congo, donnée par les Européens au fleuve tout entier, que nulle part les indigènes ne dénommaient ainsi.

Pendant une longue journée, nous traversons un pays tourmenté, formé de monticules et de cuvettes sans orientation précise; dans quelques creux, l'eau fait jaillir du sol une végétation intense et limitée; sauf les villages espacés des ouvriers de la voie, de loin en loin une maison réglementaire de surveillant européen, ou des gares qui sont plutôt des points de ravitaillement en eau,c'est la solitude absolue.Un désert?

Non pas, car partout où l'on a pris la peine de cultiver, aux abords des gares, autour de deux ou trois Missions, ou bien à la station d'agriculture de Kinchassa, la végétation appropriée s'est montrée vigoureuse. Mais un pays vidé, probablement par la traite, pendant des siècles, puis, à une époque plus récente, par le meurtrier portage. C'est vraisemblablement de ces régions que les Portugais, établis en Angola depuis la fin du quinzième siècle, ont tiré en partie la population noire exportée par eux au Brésil.

L'animation du trafic est intense et la ligne doit être bien près de son maximum de rendement. Si l'affaire présenta les plus graves difficultés, si elle coûta tant de sacrifices, la rémunération est largement venue. La compagnie exploitante est en pleine prospérité. Le trafic est tout entier subordonné à la liaison entre les deux points terminus. Le mouvement intermédiaire est en effet nul. Chaque tonne transportée paie donc un prix de base, établi d'après l'ancien coût par le portage, mais susceptible de nombreuses dérogations favorables, de mille francs. Par contre, le transport se fait, théoriquement tout au moins, en deux jours, là où il en fallait jadis dix-huit ou vingt de dures fatigues, par l'ancienne route de caravanes Loango-Brazzaville.

A la nuit tombante,nous arrivons à Thysville, la station nouvelle où s'effectue le relai. Thysville, placée à l'altitude de près de 700 mètres, dans un climat frais et sain, a doublé le dépôt des machines, jadis unique, de Tomba, jusqu'au jour, peut-être proche,où l'électricité aura remplacé la vapeur. Une mission belge étudie, en ce moment même, l'utilisation des incalculables forces naturelles représentées par les chutes du Congo, de Léopoldville à Matadi.

Thysville est le type accentué de ces cités surgies du sol, en quelques années, quelques mois, presque, sous la pression de brusques besoins. Expédiées toutes prêtes d'Europe, les maisons coloniales,montées sur pilotis,pourvues à chaque étage de vérandas circulaires, s'élèvent de toutes parts, tandis que les Portugais se chargent de pourvoir aux besoins de la population fixe, européenne ou indigène ; cette dernière installée à part dans un grand village de huttes, comme partout en ces pays.

Deux mots sur ces Portugais, que l'on retrouve dans toute agglomération de quelque importance de l'Afrique Equatoriale,française ou non. Ils sont à la fois débitants, épiciers, banquiers, prêteurs à la grosse semaine et courtiers en « tout et le reste ». Descendants des anciens

navigateurs portugais, fixés depuis des générations en Afrique,en contact ancien avec le Noir, ils sont « le Portugais ».

Pour le Noir,tout Européen se dit : Blanc,mais jamais Blanc ne se dit d'un Portugais.

Bons à toutes les besognes, vendeurs de boissons funestes et de bas produits, cette sorte de caste joue néanmoins en Afrique un certain rôle de pénétration commerciale qui valait d'être souligné.



Nous avons passé à Thysville une soirée délicieuse et fraîche, rendue plus agréable encore par l'accueil de compatriotes qui tiennent là un bel et grand hôtel, dont la seule présence en ces lieux, hier encore sauvages et désolés, est une surprise à laquelle se mêle quelque reconnaissance enversles hommes par le vouloir desquels est né tout ceci.

Dans les pays de vieille civilisation,l'esprit est peu frappé de ce qui entoure,par l'accoutumance rendant tout naturels les plus étonnants résultats du travail humain, matériel et moral.

Cela va chez les peuples civilisés, jusqu'à l'ingratitude envers les créateurs de tant de merveilles, à peine remarquées de la foule. Le

fait tient à ce que ces bienfaits y sont, presque invariablement, l'effet d'une longue évolution, tandis que, dans les pays nouvellement ouverts au progrès, le brusque résultat est atteint dans un minimum de temps, sans transition depuis l'initiative première jusqu'à l'aboutissement de l'effort, ainsi rendu apparent dans sa beauté comme dans l'admiration qu'il inspire.



Encore une journée de railway, mais plus courte. Puis le paysage est moins ingrat, les parties de forêt deviennent fréquentes. Notre train débouche dans une vaste plaine. Au loin brille le reflet d'une immense nappe d'eau; c'est le Pool, la cuvette de quarante kilomètres où le grand fleuve semble se recueillir avant de se précipiter dans les formidables rapides, tout proches; Kinchassa : point terminus, en face de Brazzaville. Le grand vapeur qui doit nous faire traverser le Pool a amené de la rive française des amis et quelques personnages officiels, venus saluer nos compagnons.

Sous la surveillance de ces miliciens noirs vus depuis Matadi, sauvages d'hier devenus de corrects policiers belges, avec leur tenue à haut tar-

bouch, leur vareuse dégagée, leurs pantalons bouffants, le torse barré d'une grande écharpe rouge écarlate, un sabre-briquet battant leurs jambes nues, nos bagages sont transbordés en ordre.

Parmi eux se trouve une malle énorme. Un solide gaillard la soupèse, appelle un camarade moins bien taillé, la lui passe et s'en va. Le camarade tâte la malle, happe un gringalet, la lui met sur le dos et s'adjuge pour son travail le port d'un petit sac à main.

Au fait, cette mentalité est-elle exclusivement nègre ?

BRAZZAVILLE

Il y a maintenant une trentaine d'années, lorsque Stanley, héros surhumain, déboucha, avec ce qui restait de sa troupe, après trois ans de combats et de luttes, sur l'impressionnant déploiement du Pool, sans doute fut-il, lui, l'homme au cœur impassible, stupéfait d'apercevoir nos couleurs couronnant un mamelon. Fut-ce dans un esprit de revendication qu'il aborda la troupe française? Celle-ci se composait... d'un sergent sénégalais, tout seul, Malamine, laissé là par de Brazza, avec un drapeau national et la consigne de veiller sur ce dépôt.

Malamine n'eut pas deux façons d'exécuter sa consigne: « Si toi y a pas t'en aller, dut-il dire à Stanley, moi y en a tirer dessus. »

Cloué par tant d'aplomb, ou bien désireux d'éviter un incident, l'indomptable Stanley obtempéra. Et, nouvelle, peut-être future grande ville française, Brazzaville se dresse aujourd'hui sur les lieux que conserva à la France la fidélité

militaire de Malamine, dont le nom, porté depuis par une de nos canonnières, en témoignage de reconnaissance nationale, doit survivre dans nos mémoires.



Peut-on, au fait, appeler une ville, Brazzaville, devenue la capitale de notre Afrique Equatoriale, au détriment de Libreville, réduite aujourd'hui au simple rôle de chef-lieu du Gabon? C'est plutôt un ensemble d'agglomérations hétéroclites. Sur un vaste plateau, l'importante cité indigène, la mieux ordonnée que j'aie vue jusqu'ici. Sur un autre espace, la ville administrative, le palais du gouverneur général, modeste, et celui du gouverneur du Moyen Congo, plus modeste encore. Un tribunal, tout neuf, en style de monument zoologique ; des logements de fonctionnaires et d'officiers ; d'autres en construction ; un Institut Pasteur ; un jardin public plein de bonne volonté ; des comptoirs portugais aux relents désobligeants de bric-à-brac exotique ; une ou deux factoreries ; un petit marché où, parfois, encore aujourd'hui, on débite de la viande d'hippo ou de crocodile. Le tout coupé par

des rues à angle droit,en sol naturel; mais situé, par une conception initiale incompréhensible,en retrait de la vue et de la bienfaisante brise du Pool.

Sur un troisième plateau, quelques constructions encore; et la caserne des tirailleurs sénégalais, agglomération régulière de huttes rondes séparées, où les braves troupiers noirs vivent avec leurs femmes et leur marmaille.

Une observation au sujet de ces troupes si renommées, peu connues, en somme, dans la Métropole, et à la valeur desquelles nous sommes en partie redevables des conquêtes coloniales effectuées depuis plus d'un demi-siècle. Jadis exclusivement composées de Sénégalais, ceux ci y sont maintenant en minorité. A notre déjà long contact, le brave et beau Sénégalais s'est affiné, ses besoins ont grandi. Il est devenu artisan, traitant, et on le retrouve dans toute l'Afrique occidentale équatoriale, jusque dans le Haut-Congo, où il constitue souvent un excellent auxiliaire pour notre œuvre de pénétration en Afrique.

Les tirailleurs sénégalais d'aujourd'hui comprennent un peu toutes les races du Haut-Sénégal et du Soudan. Les Bambaras et les Ouolofs dominent parmi eux. Au Congo, le recrutement se panache encore de Dahoméens, de quelques

Bakongos, et même de Yakomas, des gens du Haut, à la stature élevée, aux tatouages frontaux proéminents, aux dents aiguës. Comme les troupes guerrières et très allantes, les tirailleurs sénégalais sont parfois de turbulents garnisaires.

A la rigidité de la tenue, ils semblent généralement préférer une mise quelque peu disparate. Ce sont des soldats d'un maniement spécial. La mort, à Brazzaville, du lieutenant Dulac, tué par un de ses hommes, l'a, entre bien d'autres faits, démontré. Cependant, le parti qu'en ont su tirer sur tant de points du monde les officiers et sous-officiers d'infanterie coloniale qui les commandent montre que leur méthode est la bonne.



En amont, séparé du reste de Brazzaville par un long espace vide encore, le quartier du haut commerce ; deux ou trois somptueuses demeures privées ; de superbes jardins où s'acclimatent peu à peu les légumes, les plantes, les fruits, les arbres de nos pays, et notamment l'eucalyptus, trop négligé dans nos colonies ; une banque en construction ; de belles factoreries dont les principales suppléent aux hôtels, absents jusqu'ici ; de vastes ateliers comprenant la mécanique, la

chaudronnerie, la menuiserie ; une briqueterie, une fabrique de glace, une manutention de caoutchouc : tout cet ensemble né d'une très remarquable initiative privée.

Fait particulièrement digne de remarque : si les contremaîtres sont des Blancs, les ouvriers sont des indigènes, et plusieurs de cette race Bakongo, dont les Belges ont tiré l'excellent parti que j'ai dit, pour l'exploitation de leur railway. Le Bakongo, m'empressé-je d'ajouter, est, au point de vue de ses facultés relatives d'assimilation, une exception parmi les races qui peuplent l'hinterland de l'Afrique Equatoriale.

Sur le fleuve, des chaloupes, des chalands, des vapeurs, les beaux ferry-boats des Messageries Fluviales, dont les dimensions croissantes, presque d'année en année, sont comme une matérialisation des progrès économiques de notre Afrique ; ceux de l'Etat Belge, et du Cameroun allemand, inférieurs aux nôtres. Chacun de ces navires, dont certains sont de grandes unités, il a fallu le transporter par fractions réduites, et le monter pièce à pièce, comme tout ce qu'il y a ici.

Enfin, très en arrière, sur une éminence plus élevée, dominant Brazzaville, la Mission, d'où rayonnent, à travers une plaine en partie cul-

tivée, une série de jolies avenues qui, un jour, deviendront à leur tour des rues, mais, pour le moment, s'arrêtent encore en cul-de-sac.



Le tout donne l'impression disparate d'une création dont les bases ont été jetées sans idées d'ensemble ni souci de l'avenir.

Brazzaville a été manifestement faite de bric et de broc, au jour le jour, « comme ça c'est trouvé ». Un embryon de voirie existe bien dans chacun des groupes d'habitations qui, sur une étendue de plus de cinq kilomètres de front, constituent la nouvelle capitale de notre Congo. Mais ces groupes ne sont reliés par aucune voie convenable. Et comme trois ravins les séparent, franchis dans le fond par des passerelles légères, les communications sont infiniment pénibles et précaires.

Aucun éclairage encore.

Tout cela s'arrangera, évidemment, et si notre Congo se développe comme on peut, comme on doit l'espérer pour notre pays, Brazzaville deviendra une grande cité coloniale (1).

(1) Ces lignes ont été écrites avant les événements qui ont abouti à la cession, en faveur de l'Allemagne, d'une partie de notre Moyen-Congo. Cette tractation, onéreuse pour l'Afrique

Un enseignement ne s'en dégage pas moins de cette lacune initiale. Nous en trouvons, par comparaison, la preuve non seulement en Amérique : là le système méthodique des « blocs » dans le Nord, des « cuadres » dans le Sud, a permis a des cités où les habitants se comptent en quelques années par centaines de mille, de se développer en une belle ordonnance où le sens du pratique est poussé à l'extrême ; mais aussi chez nous.

J'ai cité, dans cet ordre d'idées, la gracieuse capitale de la Guinée, Conakry, ainsi conçue, par l'initiative de son fondateur, le gouverneur Ballay, qui put mener à bien un plan méthodique dans la liberté de toute entrave.

Ce qui y a été fait par la volonté d'un organisateur clairvoyant doit devenir un principe, partout où, dans les pays neufs, notre expansion présidera à l'éclosion de centres tout nouveaux, où le champ est par conséquent ouvert aux créations méthodiques basées sur une idée d'ensemble.



Le défaut de sens pratique, si fréquent chez nous,

Equatoriale, pèsera sans doute assez lourdement sur la progression future de Brazzaville.

si évident quand on a présents à l'esprit tant d'exemples pris au dehors, se décèle, en d'autres domaines encore. Ainsi, voici un centre jusqu'ici seulement relié au monde par le Congo Belge, donc par la traversée du Pool ; il est l'aboutissement d'un immense réseau fluvial ; aujourd'hui, une très importante flotte de ferries, de vapeurs, de chalands, de chaloupes, assure sans interruption le trafic entre Brazzaville et l'extérieur, par Kinchassa, tête de ligne du chemin de fer belge, d'une part ; entre Brazzaville et le bassin du Congo tout entier, d'autre part. Or, Brazzaville a été fondée assez longtemps après l'incident de Malamine : en 1886. Elle est la capitale de l'Afrique Equatoriale depuis cinq ans. Les Américains, les Anglais, les Allemands se seraient, n'en doutez pas, préoccupés d'abord des communications entre la terre et la navigation ; ils auraient établi, fût-ce sommairement, avec les éléments pris sur place, un warf ou un appontement qu'ils eussent vraisemblablement commencé par doter d'appareils de manutention. C'est, au demeurant, ce que l'Etat Libre avait fait chez lui.

Chez nous, rien. Certes, on ne peut reprocher à l'Administration de la Colonie d'avoir consacré ses ressources à des dépenses somptuaires. Car tout, sauf quelques belles demeures privées, y

est encore modeste. Mais une semblable organisation s'imposait avec une telle urgence que son défaut, après tant d'années d'occupation, surprend, quelque serrés qu'aient pu être les budgets de la Colonie. Une lacune si flagrante, par le temps même depuis lequel nous sommes installés sur ces rives, choque vivement. Et quand, pour embarquer sur les vapeurs qui font le service du Haut-Fleuve et de ses affluents, il faut passer par des berges en leur état primitif, patauger, franchir le vide sur des planches superposées, installées tant bien que mal, voir, dans notre principal port fluvial congolais, les Noirs se jeter à l'eau et braver les caïmans pour porter les amarres à quelque tronc d'arbre, on est bien obligé de constater une manifeste inégalité entre le résultat obtenu par l'initiative privée, et, dans le domaine pratique, le rendement négatif de la technique officielle, quelle que puisse être généralement la valeur individuelle de ses représentants. Cela va changer, assure-t-on. Une mission hydrographique a été chargée de procéder sur le Pool, — et ceci n'est qu'une partie du programme, — à des travaux de balisage, malheureusement rendus précaires sans doute par le déplacement constant des bancs. Un vapeur du gouvernement, le *Dolizie*, a été mis à la disposition de la mission,

après réparations, chez les Belges, des outrages des ans aggravés par un long abandon. D'autre part, un embryon de port va naître de l'établissement d'un warf par une compagnie minière privée. C'est un commencement. Mais pour doter Brazzaville des aménagements dont elle a un besoin si urgent, il est nécessaire que l'on se décide à adopter, sous ce rapport, la méthode américaine, en recourant aux pilotis de fer ou de ciment armé, aux transporteurs mobiles, sans se lancer dans de dispendieux travaux de quais, de cales, voire de bassins, suivant les onéreuses méthodes chères aux dirigeants de nos travaux publics. Ainsi seulement on pourra s'en tirer à bon compte et sans grever la colonie.

Voici qui, avec plus d'évidence encore peut-être, démontre notre indifférence pour tout ce qui touche à l'organisation pratique de nos services publics; à Brazzaville, la douane, — laquelle, soit dit incidemment, perçoit dans toute l'Afrique Equatoriale un droit uniforme de 10 0/0 *ad valorem*, véritable paradoxe fiscal aggravé par ce fait que les objets doivent être détaillés... pour la statistique : 10 litres de cognac, 10 bouteilles, 1 caisse ! ! ! la gaieté des gabelous ne perd jamais ses droits, même sous l'Equateur, — ne dispose ni d'un quai, ni d'un hangar. Les opé-

rations se font sur la berge, en plein soleil tropical, au mépris des lois les plus élémentaires de la prudence, et de l'hygiène des pays chauds. Et je pourrais citer tel officier haut gradé qui dut attendre ainsi plusieurs heures la délivrance de ses bagages.

L'infortunée administration pourra exciper, pour son excuse, qu'elle dispose à peine d'une baleinière pour elle-même, et que ses superbes marins noirs, tout flambants neufs, sont autant dire des marins de terre...



Des pousse-pousse, à cadres de tubes, montés sur une roue unique, à la mode chinoise, et d'ailleurs encore ici objets de luxe dont l'usage s'étendra peu à peu, nous conduisent à la Mission où doit nous recevoir Mgr Augouard. Son renom dans toute l'Afrique Equatoriale égale, à coup sûr, celui dont jouit jadis le cardinal Lavigerie dans le Nord-Afrique. Grand, bien découplé, les traits accusés dans l'encadrement de sa barbe grisonnante, Mgr Augouard fait revivre en toute sa personne ces moines du moyen âge, guerriers dont le froc recouvrait la cuirasse. Au fait, guerrier, le prélat fut cela d'abord, puisque ,

tout jeune, il combattit parmi les zouaves de Charette, en 70, à Patay. Le soldat d'alors cachait un apôtre. Car, seul, le don de l'apostolat a permis à l'humble missionnaire d'accomplir l'œuvre considérable à l'apogée de laquelle assiste le vénérable prélat d'aujourd'hui. Œuvre de propagande où l'effort civilisateur, surtout religieux, est attesté par le nombre des Missions répandues par toute l'Afrique Equatoriale et Centrale, pour partie desservies par une flottille de vapeurs, le *Pie X*, le *Léon XIII* et le *Diata-Diata*, qui furent parmi les premiers à sillonner le grand fleuve africain.

Et Mgr Augouard, quelle que soit sa modestie, commune aux hommes très supérieurs, ne doit pouvoir se défendre de quelque légitime fierté, lorsque, voyant atteint le but de son existence, il se rappelle le jour, lointain déjà, — c'était en 1877 — où le jeune missionnaire, seul, sans défense, vint, las, s'abriter sous un baobab, devant l'horizon du Pool. Les indigènes, hostiles, s'approchaient en méfiance : « Achète l'ivoire et va-t'en », ordonnaient-ils. Le missionnaire n'était venu pour rien acheter, mais pour rester.

Il est resté. Et il est devenu l'un des grands pionniers de la civilisation blanche en Afrique,

en même temps que l'une des plus éminentes figures françaises dans le Continent Noir.

***

Nous visitons la Mission, le grand pavillon central, les pavillons annexes qui servent de demeure à l'évêque et aux Pères ; la « cathédrale », grande chapelle sans style, mais tour de force en ce pays où — c'était avant le chemin de fer belge, — il a fallu apporter et porter pièce par pièce, sur 500 kilomètres de piste, tout ce qu'on ne pouvait fabriquer sur place ; quelques vitraux ; sur l'un deux, le nom d'Uzès atteste un pieux souvenir. J'ai entendu là un *Esprit Saint descendez en nous* et un *Domine, salvam fac respublicam*, chantés par quelques centaines de petits Noirs à moitiés nus, et pressés, en foule odorante et compacte, dans le temple ; ces hymnes étaient exempts de banalité, je vous assure.

Un jardin où s'acclimatent comme ils peuvent nombre de nos fruits « végétables ».

Dans une cour, sous les grands arbres, un missionnaire fait, en une langue indigène, le catéchisme à de petits Noirs, presque nus, toujours. Dans quelle mesure ces demi-singes s'as-

similent-ils l'initiation à la foi, bien compliquée pour eux?... Plus loin, d'autres, armés de bâtons jouent au golf. Tout simplement. Oh! un golf très primitif. Seulement, quand leur balle de caoutchouc est usée, ils vont, dans la brousse voisine, recueillir le latex nécessaire à la confection d'une autre balle. Supériorité évidente sur les champions snobs et les belles joueuses de nos élégantes stations à la mode.



L'Afrique Equatoriale devra-t-elle à l'énergie hardie d'une entreprise privée d'être enfin dotée de cet accès direct à la mer, sans lequel la vie économique de la Colonie restera soudée à l'issue que le railway belge lui offre sur l'extérieur, depuis 12 ans? Appoint précieux, au demeurant, puisque nous lui devons le développement, encore réduit devant les espérances futures, de notre Afrique Equatoriale. Mais combien onéreux, aussi, de par le privilège de son monopole générateur de maintes complications formalistes, dont la portée, il convient de l'ajouter, est atténuée cependant par la neutralité belge.

Une Compagnie minière, celle dont je parlais à propos du warf projeté, a entrepris la construc-

on d'un railway à voie étroite de Brazzaville un point nommé Mindouli, à 160 kilomètres la ville.

Est-ce là l'amorce, rudimentaire assurément, ıoique significative par sa réalisation, du futur ıemin de fer de l'Afrique Equatoriale française? 'avenir le dira, comme il tranchera l'épineuse ıestion du choix du point d'aboutissement à)céan. La hardiesse d'une semblable entreprise 'itera-t-elle à la colonie le préjudice de ces terminables périodes d'enquête, fléau de notre 'ganisation, non pas seulement coloniale, mais ıtionale, de ces études officielles, sur lesquelles ane toujours, trop d'exemples le prouvent, la enace de l'avortement? Lui épargnera-t-elle, ırtout, de tomber dans l'erreur d'un impéria-sme vide de sens en ce pays où tout doit ten-e à la mise en valeur immédiate et fructueuse ?

On doit le souhaiter vivement pour l'avenir de)tre expansion dans cette partie du monde.

Et l'espérer aussi par la présence à la tête du)uvernement général, d'un homme à la haute ıleur duquel tous ceux qui le connaissent ren-ent un juste hommage : M. Merlin.

LÉOPOLDVILLE

Le gouverneur de Léopoldville, — au Con
Belge on dit : le Commissaire de District — n
a gracieusement conviés ; et le yacht-rem-
queur *Campanar*, un élégant et robuste nav
de l'Etat, a traversé le Pool pour nous pren
à Brazzaville.

Une demi-heure de navigation; nous v
devant le port belge. Les Belges, avec l
esprit industriel et industrieux, ont, eux, comp
l'importance primordiale de l'outillage sur
développement économique d'un pays. Et com
cet objectif est la seule raison d'être de la co-
nisation, ils ont fait porter tous leurs efforts
les aménagements propres à faciliter l'adduct
du trafic.

« Léopoldville n'est qu'une usine », me dis
avec un dédain comique un fonctionnaire
Brazzaville. Or, c'est précisément d'avoir
transformer en usine le point de jonction
leur railway et de leur réseau fluvial qui dém-

re la valeur de conception de nos voisins congo-
ais.

L'ancien port, un simple mur de quai droit, ient d'être complété par des cales de construc-ion et de réparation, munies d'un grand slip.)utre le vétuste bateau de la mission hydrogra-hique française *Dolizie*, dont les lignes efflan-uées et la superstructure démesurée inquiètent t choquent l'œil, plusieurs navires sont là, près l'une grande coque de 500 tonneaux, construite ur place et prête à être lancée. D'autres travaux ont en cours, auxquels on peut seulement repro-her le « trop bien » et l'oubli des méthodes udimentaires, mais économiques et pratiques, ue les Yankees, disais-je, ont faites leurs, et ont les ingénieurs coloniaux de tous les pays evraient s'inspirer.

Près du port, un puissant atelier de mécani-ue, pour l'entretien de la nombreuse flottille pos-édée par les Belges, mais dont aucun échantil-on n'approche des deux grands ferries de la ompagnie française, le *Ballay* et le *Président-Tondère*. Par contre, il est singulier de constater a différence existant entre leur mode de navi-ation et la nôtre : alors que le remorquage a té jusqu'ici répudié par nous, eux l'emploient de référence. Ils ont même donné à leurs bateaux

remorqués le nom de « barge », par lequel o
désigne les grands chalands de mer usités dai
le Sud de l'Angleterre.

Cette différence entre leur matériel naval et
nôtre peut s'expliquer, il est vrai, par le fait qu
le Congo, de Léopoldville aux Grand Lacs,
ses affluents sont parcourus par la seule flottil
commerciale de l'Etat, alors que la nôtre, réparti
entre l'importante Compagnie des Messageri
fluviales, d'autres Sociétés et des particulier
doit assurer en même temps les communicatio
avec les bassins de l'Alima, de l'Oubangui, de
Sanga, et d'autres, secondaires, où les conditio
de la navigation sont moins aisées.

Sur le quai, le va-et-vient des locomotives
des wagons, le mouvement des marchandis
sous les halls complètent cette impression « d'
sine » dont les Belges se font, à l'encontre o
mon interlocuteur de Brazzaville, un titre de fier
légitime. Souhaitons à notre pays le jour bie
lointain, sinon improbable, hélas ! où ses col
nies seront devenues une suite d'usines et o
champs...

***

Sous la conduite du très aimable commissai
Herr, accompagné de quelques personnalité

nous visitons la ville. Edifices modestes et pratiques, en briques ; une école d'armurerie, où d'anciens manieurs de zagaies apprennent à fabriquer des fusils ; une école d'adultes. J'exprime ma surprise de voir instruire ces Noirs à un âge où, généralement, leur cerveau se ferme à toute adaptation. Et, comme je rappelle le mot de Mgr Augouard, me disant : « Jusqu'à dix ou douze ans, ils sont en moyenne plus intelligents que nos enfants. Mais à partir de ce moment, leur cerveau se bouche, et pour toujours. »

— Cela est exact, m'est-il répondu. Cependant, à force de patience, de simplicité dans les démonstrations explicatives, on arrive à leur inculquer quelques données primaires. Or, non seulement ils s'appliquent, mais leur instituteur ayant dû interrompre, pour une cause fortuite, son service pendant quelques jours, les « élèves » vinrent demander si on leur supprimait leurs cours, par punition. »

Ceux-là, encore, sont d'ailleurs des Bakongos, et non pas des échantillons de ces peuplades tout à fait primitives que nous devons voir dans le Haut.

Nous passons devant le corps de garde, précisément au moment de la relève. Les hommes, de races différentes, et dont certains, tatoués pro-

fondément, appartiennent à des contrées éloignées, plongées encore dans la pire sauvagerie, ont pourtant une tenue parfaitement correcte. Maniement d'armes aussi sec d'ensemble que celui de nos bonnes troupes européennes. Hauts tarbouchs rigides, qui ont l'avantage d'éviter les fantaisies de port de notre chéchia ; vareuse ample, à col échancré ; courte culotte bouffante ; jambes nues. Les commandements se font en français.

La tenue blanche des officiers est elle-même fort élégante, avec le casque orné d'un large écusson doré, grosse torsade d'or sur l'épaule, les parements bleu-ciel.

A un moment donné, pendant la période de conquête, l'Etat Libre a entretenu une armée évaluée à 28.000 hommes et réduite aujourd'hui à 18.000, chiffre encore très considérable, si on le compare aux 1.500 hommes, qui ont constitué pendant toute une période les troupes d'occupation de notre Congo, presque égal, cependant, en superficie, au Congo belge. De récentes mesures, soit dit incidemment, ont d'ailleurs sextuplé l'importance de nos contingents.

Les officiers qui sont parvenus à transformer, sans l'aide d'une expérience préalable, ni cadres indigènes tout dressés, ces hordes de barbares

en réguliers d'allure si militaire, ont accompli là un tour de force ; facilité, il faut le dire, par l'usage réglementaire du fouet. Ces officiers ne sont pas exclusivement belges, à beaucoup près. Ce sont des amoureux du métier et des aventures appartenant à toutes les armées d'Europe, et qui sont venus satisfaire au Congo leurs goûts et leurs désirs d'un sort plus large que celui à eux réservé par la monotone vie de garnison européenne. La reprise de l'Etat Libre par la Belgique aboutira, évidemment, à une nationalisation de plus en plus accentuée de ce corps, tempérée par le respect nécessaire des droits particuliers acquis.



Le même soir, le *Campanar* nous ramène à Brazzaville. Le temps est calme, lourd. Sur notre droite, une ligne de brisants ponctuée nettement ; au loin, on voit le fleuve s'élever en lames jaunâtres. C'est le point de départ du gouffre où, de 300 mètres de haut, le fleuve tombe en une suite de monstrueux rapides jusqu'à Matadi. Par quelle erreur Léopoldville, née sous l'impulsion d'une volonté récente, a-t-elle été construite en la zone d'attirance de ce courant formidable ?

Dans le choix de cet emplacement, réside une erreur évidente, qui pèsera lourdement et toujours sur l'avenir de ce centre, dont les Belges comptent bien faire la Métropole de leur Empire congolais, et en faveur duquel ils ont consenti déjà de si lourds sacrifices.

La preuve de cette erreur n'est plus à faire. Elle est faite. Des catastrophes se sont produites. Il y a quelques mois, un steamer, par imprudence, du reste, fut entraîné. Le capitaine, lorsqu'il se vit perdu, salua la terre de trois coups de sirène, et fut englouti avec son navire, dont jamais une épave n'a reparu.

D'autres catastrophes menaceront toujours, sans remède possible. Les Belges le savent. Aussi, quand j'appelais le *Campanar* un yacht-remorqueur, est-ce parce que ce navire doit se tenir constamment sous pression, prêt à porter secours aux bateaux en danger ?

L'erreur est d'autant plus inexplicable que, à peu de kilomètres de là, en amont, Kinchassa, où se trouvent les ateliers du railway, offrait un port naturel juste en face Brazzaville, qu'elle dessert.

J'ai cherché à connaître la raison de ce « loup » formidable.

« On avait commencé là, me fut-il répondu, et

l'on a voulu courir après l'argent déjà immobilisé !... »

Les Belges ont une excuse : le monopole de semblables avatars ne leur appartient pas.

VERS LE CENTRE AFRICAIN

Devant la *Valérie*, qui revient du Haut-Congo où elle a conduit l'expédition du grand-duc de Mecklembourg, et rentrée, pavillon en berne, privée de son capitaine, mort noyé accidentellement, deux grands ferries accostés à la berge abrupte, chauffent, prêts à partir. Le *Ballay*, avec les passagers pour Bangui et les au-delà, et le *Lamy*, qu'une haute hospitalité nous a réservé, pour remonter, d'abord la Sanga jusqu'à Ouesso, puis l'Oubangui.

Dans l'animation des derniers moments, au milieu des cris échangés par la foule bariolée des indigènes entre ceux qui s'en vont et ceux qui restent, notre ferry s'éloigne, précédé du *Ballay*, plus rapide, et d'un tonnage un peu supérieur.



Que je vous dise tout de suite comment, en

1910, le voyageur affronte les privations et les dangers de la navigation sur le grand fleuve africain.

Le mot : ferry-boat, évoque l'image des énormes et rapides maisons-flottantes qui sillonnent les rivières et les lacs yankees. Le même mot s'applique, tout naturellement, aux grands vapeurs congolais, bien que le type de construction diffère. Quarante-cinq mètres de long, sept de large; une coque plate, calant 1 m. 20 seulement, et, particularité originale, maintenue rigide au moyen de tendeurs. Tout en avant, sur le pont, pour équilibrer la machinerie, la chaudière, chauffée au bois, dont les piles s'étagent de chaque bord, jusqu'à l'arrière, où une machine de 175 chevaux actionne directement deux grandes roues. Sur le pont inférieur, grouille un équipage de soixante-dix Noirs, commandés par un capitaine et un mécanien blancs. Vous verrez tout à l'heure pourquoi ce personnel si nombreux. En bas, encore, quelques noires beautés, sans doute embarquées en fraude; un groupe de miliciens. Puis, sur le vaste pont supérieur, réservé aux Européens, et occupant toute la longueur du ferry, la passerelle du capitaine, tout à l'avant, presque sur l'étrave ; une chambre-salon ; un roof comportant un certain nombre

de belles cabines, analogues à celles des grands paquebots ; à l'arrière, un autre vaste roof formant salon-salle à manger.

Enfin, à l'arrière, l'espace réservé au personsonnel de service et aux boys : des cuisiniers, des blanchisseurs, un boulanger. Glacière, lumière électrique, installation de bains ; avec notre personnel privé, nous sommes près de cent à bord pour cinq passagers sur ce bateau, qui, en service public, peut transporter jusqu'à cinquante passagers Blancs, et davantage. Avant la fin de l'année, un nouveau ferry de 60 mètres et 250 chevaux, doté d'un deuxième étage pour le capitaine, et la passerelle, doit entrer en montage.

Vingt-cinq ans ont suffi pour sillonner ainsi, intensément, avec ce spendide matériel, ces eaux à peine découvertes par les Stanley, les de Brazza et les Ballay, et pour faire retentir du sifflement des sirènes ces rives qui n'avaient entendu depuis les siècles que les cris de guerre des anthropophages et les mugissements des fauves.

Ne trouvez-vous pas que les hommes qui ont en si peu de temps ouvert, à coups d'énergie morale et physique, ces mondes nouveaux à l'activité de leur pays, tout en apportant aux races barbares le mieux-être et la paix, après les iné-

vitables heurts des premiers jours, ces hommes-là ont quelque droit à la reconnaissance et à l'admiration de leur temps?

Pour ce qui est des nôtres, leur action est trop loin de la mère-patrie. On sait à peine leurs noms. L'attention du public, chez nous, se complaît mieux aux petits potins, aux gros scandales, aux mots du jour.

Et pourtant, la France est inépuisable en hautes valeurs puisqu'elle en trouve toujours pour la servir, même à son insu.

De nos faiblesses et de nos défauts, le moindre n'est pas de nous méconnaître nous-mêmes.

***

Pendant des heures, nous suivons les dédales du Pool, entre les îlots de sable. Aux hautes eaux, lorsque tout est couvert, le fleuve atteint là 42 kilomètres de large.

Les bancs changent constamment; aussi, à l'avant, se relayant deux par deux, de quatre heures en quatre heures, une équipe de sondeurs veillera-t-elle sans cesse au chenal pendant tout le temps que durera notre voyage. Cette précaution ne nous est, du reste, pas particu-

lière; elle est prise à bord de tous les vapeurs du fleuve.

Peu à peu les rives s'étranglent entre deux chaînes de hautes collines : le Couloir, où deux jours de navigation nous montrent le Congo sous l'aspect, déjà vu dans le Chaudron, d'un torrent redoutable ; par instants, notre puissant vapeur a peine à étaler.

De place en place, sur la rive belge comme sur la rive française, apparaît une case, entourée de quelques huttes, le pavillon français, congolais, parfois portugais, arboré. Sur un terre-plein, des piles de bûches, mesurées au cordeau : c'est le Poste-à-bois, où, toutes les huit ou dix heures, les vapeurs doivent venir renouveler leurs provisions de combustible. Et chaque fois, la même scène, toujours divertissante, se renouvelle : sitôt le bateau rapproché de la rive, les nègres, nageurs extraordinaires, sautent du bord, plongent, gagnent le rivage avec les amarres, et établissent une passerelle légère. La chaîne s'organise sous l'œil désintéressé des miliciens embarqués, et un peu déguenillés, fait fréquent ; le bois vient s'étager en murailles sur le pont inférieur. La quantité d'hommes disponibles joue ici un rôle important pour la réduction du temps de route. Et, favorisés par l'abondance des bras

dont nous disposons, nous « brûlons » littéralement les Postes-à-bois.

Au reste, à en juger par le nombre des Postes, dont un certain nombre sont tenus par des Sénégalais et même par des Blancs, le métier doit être bon. D'autant meilleur que les Belges ont interdit chez eux la consommation de l'alcool et en particulier de l'absinthe. Ce qui a provoqué, d'une rive à l'autre, l'organisation d'une active et irrépressible contrebande, les Belges venant s'approvisionner chez nous du fruit défendu chez eux. Naturellement.

Dans le Congo, et depuis son embouchure, les crocodiles pullulent, m'avait-on dit.

Aussi m'étonnai-je de la facilité avec laquelle nos Noirs se jettent à l'eau, pour la moindre manœuvre. Cela tient, sans doute, à ce que le caïman a appris maintenant que, lorsqu'un vapeur passe, un coup de fusil est pour lui toujours prêt. Aussi ne se montre-t-il pas. Depuis des jours que nous naviguons, je n'en ai encore vu qu'un seul, de grande taille, achevant de pourrir sur la berge d'un Poste-à-bois. Mais il ne faudrait pas se fier à l'absence apparente des ignobles bêtes, et gare au malheureux qui, en route, tomberait à l'eau.

De même, pas un hippo. Voici moins de quinze ans, leurs troupeaux pullulaient dans le Pool ;

ils alimentaient encore Brazzaville. La faune se civilise, elle aussi, en apprenant à fuir les voies fréquentées par l'homme.

Ce qui ne se civilise pas, par exemple, c'est la mille fois milliardaire légion des infiniment petits, diurnes et nocturnes, depuis l'exaspérant moustique jusqu'à la tenace fourmi ou à la chique insidieuse. Contre ceux-là, on est désarmé. On a la ressource de gratter leurs morsures et d'étendre dessus d'inefficaces lotions, bienfaisantes aux seuls alchimistes qui les débitent.



Un problème, pour moi nouveau venu, est de savoir comment se nourrit et couche la centaine d'êtres qui vivent sous notre pont. Ni cuisine ni popote apparente. A peine, de ci de là, un poisson fumé, un morceau d'hippo ou de caïman, non plus fumé, calciné, d'énormes et âcres bananes, un paquet de manioc entouré de feuilles sèches, décèlent-il le souci de la nourriture chez ces gens. Comment si peu, pris n'importe quand, peut-il suffire à l'entretien de leur organisme ? Et ne faut-il pas voir là une des causes de leur faible résistance physiologique ?

En fait, la plupart vivent du seul manioc, pâte consistante tirée de la racine d'un arbuste et pétrie après avoir roui quelque temps dans l'eau pour en éliminer l'acide prussique, contenu en abondance. Pour ces populations, le manioc représente ce qu'est le riz pour les Jaunes et le blé pour nous. Seulement le blé et le riz exigent un travail, tandis que le manioc, planté en bouture, pousse tout seul et produit au bout de deux ans, sans avoir guère demandé de soins.

Aussi, sera-t-il pour longtemps, et malgré sa médiocrité comme aliment, la base de la nourriture des peuples de l'Afrique tropicale. Le manioc doit être souvent nocif, étant donné le peu de soin que les Noirs apportent à sa préparation, comme à tout. L'arrière-garde de Stanley, trois cents hommes, mourant de faim, dévora du manioc non roui, et périt tout entière.

Notre tapioca, faut-il ajouter, succédané du manioc, ne rappelle en rien le produit d'où il est tiré.

***

Par contre, il est amusant de constater la rapidité avec laquelle ces barbares cherchent, dès qu'ils sont en contact professionnel avec nous,

à se rapprocher de notre civilisation par le costume. A Brazzaville, je vis débarquer de la *Valérie* trois gentlemen impeccablement vêtus de blanc, en chapeau de paille, le stick à la main, mais nu-pieds, car les Noirs sont plus réfractaires à l'usage de la chaussure. C'étaient des chauffeurs. La ceinture de sport avec porte-montre et bourse paraît aussi jouir auprès des élégants d'un engouement particulier. Un de nos pilotes, Bonjo, race particulièrement sauvage, que nous allons trouver dans le Haut-Oubangui, est vêtu à la dernière mode, mais son canotier recouvre un profil agrémenté de tatouages en bourrelets, de la base du front jusqu'au bout du nez.

Seulement, le jour où ces gens retournent dans leurs villages, ils s'empressent de revenir au costume d'Adam, tempéré par un pagne. L'empreinte n'est que superficielle.

Ils ont, presque partout où ils sont en rapports suivis avec nous, maintenant adopté l'usage de notre monnaie. Passé, le temps des verroteries et des koris, la monnaie-coquille.

Cependant, ils commencent seulement à admettre, et encore rien qu'à Brazzaville, le billon, qu'ils ont longtemps dédaigné.

Mais ils n'ont jusqu'ici qu'une vague idée de la valeur des choses. Je demandais son dû au

lavadère — le blanchisseur particulier à chacun — de notre amphytrion, pour quelque menu travail.

« Mon patron donne 35 francs, me dit le lavadère.

— Mais, par mois? demandai-je.

— Oui, alors donne 20 francs, c'est bien. »

Le travail valait une petite pièce blanche, que l'homme accepta, tout aussi satisfait.

***

De tous les pays du centre africain, les Noirs sont venus travailler dans les milieux européens, et sur les bateaux. D'un tel contact de races qui, hier, guerroyaient entre elles et se dévoraient à l'occasion, est née une langue nouvelle, issue d'un vocabulaire auquel chacune a apporté son tribut, sorte de sabir ou de moco. Sous toutes les latitudes, les mêmes causes engendrent des effets identiques. Dans quelques années, cette langue, le bengala, aura absorbé les mille et un dialectes employés jusqu'ici là-bas.

Sans compter que, par la force même des choses, l'usage du français, un français très petit-nègre, s'implante peu à peu.

Nous avons même, dans notre personnel privé, un Loango, amené par l'un de nous, après

huit ans passés à Paris, comme chauffeur d'auto et un autre, un Hindou venu de Pondichéry, celui-là, qui parlent français comme vous et moi. Ou presque.

Et cela me rappelle ce trait jadis noté à l'Exposition coloniale de Marseille. Un bijoutier sénégalais et un Annamite discutaient ; je m'approche et j'entends : « Mais, mon cher, qu'est-ce que vous me chantez là ?... » C'était l'Annamite qui en « bouchait un coin » au Sénégalais dans notre plus pur argot.

De minuscules traits de cette nature ne symbolisent-ils pas notre expansion dans le monde ?

Mais des siècles s'écouleront avant que ces Noirs, primitifs, en dépit même des apparences futures, non pas se civilisent, mais même se rapprochent de nous. Un exemple : il y a à peine deux ans, un vapeur belge, la *Ville de Bruges*, se perdit sur un rocher, à quelque cent kilomètres de la Nouvelle-Anvers, dans le Haut-Congo belge. Les indigènes accoururent au secours des naufragés, dont cinq Européens, les surprirent et leur évitèrent la noyade, en les mangeant après les avoir proprement tués. Pour être juste, la vengeance n'était pas étrangère au fait, ajoute-t-on.

A côté de cela, mon boy, un Bakongo, dressé

à Brazzaville, sert comme un valet de chambre de bonne maison et sait agrafer les robes de ma femme aussi bien qu'une soubrette parisienne. Contraste et ouistiti apprivoisé; tous, enlaidis encore par leur stupide coutume de s'arracher les incisives. La majorité est demeurée fétichiste. Mais, pour cela, ne la raillons pas, nous qui nous fabriquons des grands hommes-fétiches avec de vieux magots de la politique, dont on serait le plus souvent bien embarrassé de citer une parole ou une ligne.



Que pensent de nous autres Blancs ces gens, auxquels notre race était hier inconnue et que notre pénétration a été réveiller jusqu'au cœur de l'Afrique? Pas grand'chose, très probablement, car leur cerveau obscurci est rebelle, même à l'étonnement. « Ça manière de Blanc ! », se contentent-ils de dire, en voyant passer, rapides et illuminés, les grands steamers. « Manières de blanc ! » le chemin de fer, nos armes, le télégraphe, ou même le phonographe, qui pourtant les étonne davantage... parce que le Blanc qui parle dedans ne mange jamais..

Un de nos compagnons nous racontait qu'il

emmena un jour deux chefs voir le railway, à Léopoldville. « Les Blancs s'amusent à se promener dans des voitures qui les secouent », dirent les chefs.

Leurs réflexions s'arrêtent là.

Sans doute, leur surprise fut-elle plus grande lorsqu'on leur réclama deux fois l'impôt, le premier reçu portant, par une fatalité dont on a eu quelques exemples dans certaines circonscriptions éloignées de la surveillance supérieure, la date de l'exercice écoulé; ou bien quand on leur expliqua, pour justifier ce double paiement, que l'année des Blancs compte six mois seulement ?

Comme quoi on arrive tout de même à provoquer l'étonnement chez les gens les plus réfractaires, quand on sait s'y prendre.

Nous haïssent-ils ? Non absolument sans doute. Ils nous préfèrent aux Belges, dit-on, car les duretés initiales de ces derniers ont semé des haines.

Ils pourraient user contre nous du poison, arme qu'ils manient entre eux avec une incroyable facilité, paraît-il.

Ils ne le font pas, car on n'en cite le fait qu'exceptionnel et rare. Ils ont même, qui sait ? pour nous, une considération d'un caractère particulier, et qui se traduisait par ce mot dit un jour à l'un de nous par un chef : « Faut-il que les

Blancs soient bons pour ne pas nous exterminer, puisqu'ils sont si forts ! »



Chaque jour, quand vient la nuit, nous choisissons un endroit où stopper. Le plus souvent, la brume chaude du jour, née de l'évaporation intense, s'est alors dissipée ; le ciel brille, dans l'admirable éclat du firmament du tropique austral. Mille bruits viennent de la forêt, de la brousse profonde. Les feux électriques de notre navire crèvent l'obscurité de leur lumière intense. En bas, nos hommes dorment, roulés dans leurs couvertures et leurs nattes, tandis que l'un d'eux joue parfois quelque mélopée primitive sur un instrument à lames métalliques.

Notre table est servie, notre menu composé comme à Paris ; notre confort aussi parfait que sur les meilleurs transatlantiques. Tout juste si nous ne dînons pas en smoking. Et je me rappelle l'époque, toute proche encore cependant, où, potache et quelque peu tireur-au-flanc, je choisissais comme devoir supplémentaire la carte d'Afrique, parce qu'elle me permettait de plaquer tout l'intérieur du Continent Noir, de cette reposante mention : Régions inconnues !

***

Les collines ont de nouveau disparu ; le fleuve s'étale maintenant en une nappe immense, divisée en des centaines de bras, parsemé de grandes îles, en partie inondées, haut boisées, parmi lesquelles le chenal suivi par les vapeurs est à peu près seul pratiqué. Aucun habitant. De place en place, une sorte « d'embarcadère ». C'est la naissance d'un sentier d'éléphants ou d'hippos. Peu d'oiseaux, contrairement à mon attente.

Un échouage « en douceur » sur un banc de sable, en dépit des sondeurs. Le servo-moteur de notre double gouvernail nous met à même, tantôt de suivre sans effort les méandres des rives, tantôt de passer brusquement d'un bord à l'autre. Quand la clarté de la nuit le permet, nous continuons la route, où, seules, de grandes îles flottantes, parfois plantées d'arbres demeurés debout, offrent un danger, aisément évitable.

A peine, de loin en loin, une pirogue conduite par les indigènes, pagayant debout, en cadence, anime la vue. La voile semble encore inconnue à ces gens.

***

En un point nommé Bolobo, sur le territoire belge, une importante agglomération. Des huttes soigneusement alignées; des cultures; une belle maison européenne ; une chapelle, des ateliers où, me dit-on, se forment des ouvriers de métier; sur la rive, la foule, parmi laquelle apparaissent les hauts tarbouchs des soldats, nous regarde passer. Des Européens, dont une dame. C'est une mission protestante, anglaise, sous une étiquette wesleyenne.

Là, on fait du commerce; de la politique aussi, probablement; et on enseigne la Bible, ce pavillon dont sait se couvrir avec tant d'art la marchandise britannique.

La Mission possède deux vapeurs. L'un, le *Liverpool*, est là. Et, pour bien prouver qu'il « n'est pas d'ici », le navire porte, très visible au-dessous de son nom, celui de son port d'attache, qu'il n'a jamais vu et ne verra jamais : London.

Quel objectif ces Anglais, eux auxquels le monde britannique offre un si vaste champ, peuvent-ils bien poursuivre à venir catéchiser en une contrée où ils n'ont, et ne doivent normalement

avoir jamais aucun autre intérêt, sinon le jour où la politique de leur nation l'exigerait, que d'exciper de droits ou de dommages,susceptibles de provoquer une intervention désirée ?

La Mission est un instrument dont l'Angleterre connaît la façon d'user,art inconnu de nous quand ses besoins, ou simplement ses visées, sont en jeu.

Au fait, simple coïncidence, évidemment: cette Mission en territoire belge ne me rappelle-t-elle pas les attaques forcenées, à peines apaisées, depuis que la reprise du Congo par la Belgique a coupé court à certains appétits, et jadis menées par la presse anglaise contre l'Etat Libre ? Non qu'il n'y ait pas eu des abus, des violences,lorsqu'il s'est agi d'entrer en contact avec d'immenses contrées jusqu'alors impénétrées,où l'homme lui-même était un fauve. Ces abus, inévitables au début d'une occupation en pays aussi neufs, quelle nation colonisatrice n'a à se les reprocher ?

Peut-être ne faudrait-il pas être surpris si cette campagne reprenait de plus belle dans un avenir prochain. La raison sera un prétexte quelconque, dans l'organisation duquel peut-être les Missionnaires britanniques joueront-ils leur rôle; et le vrai motif sera le Katanga, ce grand district du

Congo Belge, qui touche à la Rhodésie au Sud, et à l'Afrique Orientale allemande à l'Est. Le Katanga passe pour un pays d'une incalculable richesse minière. Dans un rapport sur cette région M. E. Lucciardi, vice-consul de France à Matadi, estimait à deux millions de tonnes de minerai de cuivre, évalué à trois milliards de francs, et à quatre-vingts millions de francs les gisements d'étain, « actuellement » reconnus au Katanga.

Tous ces gisements sont situés à environ, 1.500 kilomètres à vol d'oiseau de l'Océan Atlantique, la côte maritime la plus rapprochée. Au commencement de 1910, un embranchement anglais reliant Broken-Hill, dans la Rhodésie, à la frontière méridionale du Katanga, a été achevé. La voie de Lobito-Bay, 2.100 kilomètres, appartient également aux Anglais. L'exploitation minière du Katanga est donc, pour plusieurs années encore, tributaire des Anglais, malgré les efforts considérables des Belges pour s'affranchir le plus tôt possible de cette servitude. Dans un avenir plus ou moins rapproché, ils pourront mettre en exploitation les deux voies « Chemin de fer des Grands Lacs » en construction et quelque jour, la ligne Léopoldville-Kuwe, encore en projet. Sur leurs chantiers des Grands-Lacs, les Belges n'eurent, en 1909, pas moins de 191

Européens et 5.700 indigènes, dont un dixième environ composé de Noirs de nos colonies d'Afrique, surtout de Sénégalais, pour la plupart mécaniciens, ajusteurs, magasiniers, etc... Ni cet effort, ni une tentative avortée de colonisation agricole dans ce pays inculte, ni des mesures légales, telles qu'un récent décret appelé « Police d'immigration » ne changeront rien à la marche des choses. En effet, les Anglais, de leur côté, envahissent le Katanga, avec l'intention de s'emparer — pacifiquement, doit-on supposer — du district minier. La *Tribune Congolaise*, d'Anvers, et l'*Indépendance Belge* ont publié des correspondances, où l'on représentait, entre autres, les Anglais se « *préparant à inonder le pays comme des sauterelles* ». « Le mouvement vers le Nord, de Rhodésia en Katanga, répliqua le *Morning Post*, est le développement normal d'un mouvement du Sud au Nord, qui n'a cessé de se faire sentir depuis deux siècles. Il n'est pas douteux que ce mouvement ne s'accentue beaucoup ces derniers temps. »

Commentant ces lignes, le correspondant de l'*Eclair* disait avec clairvoyance à ce propos :

J'aime cette explication, parce qu'il y a deux siècles il n'y avait pas de Rhodésia, que nul Euro-

péen n'avait pénétré sur le territoire destiné à porter le nom de Cécil Rhodes, et que l'existence même du Katanga était inconnue. S'il y avait parfois une montée de Noirs vers le nord, ce n'était pas pour mettre la main sur les mines, dont ils ignoraient l'existence et la valeur. Les Anglais avouent maintenant avec candeur que le Katanga est une des régions du globe les plus riches en mines de toute nature, et comme les Blancs peuvent y vivre, ils émettent cette prétention, bien digne de leur politique habituelle, que le « Katanga » appartient géographiquement à l'Afrique du Sud, et non à la zone équatoriale qui forme la plus grande partie du Congo Belge...

. . . .

Le Katanga sera Anglais dans un temps rapproché. Je n'y verrais rien à redire si, dans la campagne faite contre le Congo pour aboutir à ce résultat, l'Angleterre n'avait pas fait preuve de son habituelle hypocrisie si agaçante à la longue. Ce n'est pas pour mettre la main sur les richesses congolaises qu'elle a fait cette agitation ; point, c'est pour la défense des Noirs opprimés. Ce n'est pas pour pressurer les Hindous et en tirer chaque année des sommes immenses, qu'elle est aux Indes ; non, c'est parce que c'est un devoir pour elle de diriger et de surveiller ces peuples qui, sans elle, ne se sauraient gouverner ; ce n'est point par ambition, intérêt et soif de l'or qu'elle occupe, au mépris du droit des gens, en violation formelle des promesses les plus solennelles d'évacuation, l'Egypte ; non, c'est parce qu'elle a un dévoir supérieur, qu'elle est responsable, devant

Dieu et devant l'humanité, du bien-être des Egyptiens incapables de se gouverner eux-mêmes, comme si Méhémet Ali n'avait jamais existé !

Ces quelques citations suffisent, je pense, à montrer quelles difficultés latentes comporte en soi la possession d'un grand Empire colonial par une nation neutre, privée de toute puissance militaire.

En nous plaçant à notre point de vue, nous autres Français, nous ne devrions jamais perdre de vue la corrélation intime existant entre l'expansion mondiale d'un peuple et la valeur de ses forces, terrestres et maritimes. C'est, ainsi envisagées de l'extérieur, qu'elles représentent la vraie et seule sauvegarde d'un Empire, quelles que soient les amitiés issues de la politique du moment.

Un dernier mot, sur ce sujet : on sait avec quelle souplesse, quel sens aigu des choses, les Anglais, qui parfois se montrèrent, en ces dernières années, si peu avisés, ont su englober, dans l'Empire Britannique, ces Etats Boërs pour l'annexion desquels Albion a sacrifié sans compter les milliards et le sang.

Par un de ces « rétablissements » dont la sûreté échappe à nos cerveaux de Latins centrali-

sés, l'Angleterre a fondé une nouvelle et formidable collectivité britannique, en créant de ses anciennes possessions et de ses nouvelles conquêtes, la Fédération Sud-Africaine, dont Lord Gladstone, récemment nommé, aura été le premier gouverneur. Mais, dans ce groupement, les Boërs, adversaires de la veille, ainsi transformés en loyaux sujets britanniques, deviennent prépondérants, jusqu'au détriment des anciens sujets Sud-Africains de la Couronne. Et c'est par l'élément Boër sans doute que s'effectuera le plus sûrement l'infiltration impériale au Katanga.

Or, les Boërs sont des Néerlandais, donc de sang flamand. Et comme l'ardente et prolongée campagne flamingande en Belgique et, par répercussion, au Congo, a porté ses fruits, il en résulte que les Belges ont ainsi travaillé pour arriver à rapprocher leurs propres colons de leurs éventuels compétiteurs coloniaux.

Ces choc-en-retour sont toujours amusants pour le spectateur désintéressé. Ils sont, aussi, instructifs pour tout le monde.



Sur une éminence de la berge, phénomène

rare en ces plaines sans fin, où le faîte des arbres accuse seul des ondulations à l'horizon, quelques modestes bâtiments en briques, rez-de-chaussée couverts de chaume, une agglomération de huttes. Au sommet d'un mât, le pavillon français. Car dans tous les pays où s'implante notre race, le pavillon couvre le territoire ; il prend ainsi la haute signification qu'il a à la poupe d'un navire. C'est alors qu'on peut comprendre seulement le côté sacré de l'emblème dont rient si volontiers ceux qui ne l'ont jamais vu que sur les monuments publics de nos villes, dans nos rues les jours de foire nationale, ou bien, enseigne en zinc, surmontant la porte des lavoirs.

Nous sommes à Loukolela français, en face de Loukolela belge, où se trouve le télégraphe. Dans ce poste réside un administrateur, que nous sommes venus prendre jusqu'ici pour l'emmener à Ouesso, dans la Haute-Sanga. M. G... nous fait visiter sa résidence, et pour la première fois, je puis me rendre compte de ce que sont l'existence et le rôle de ces fonctionnaires, sur lesquels repose tout entière notre action, surtout dans les contrées ou notre présence date d'hier. Isolé, souvent seul au milieu de peuples entiers, l'administrateur en est à la

fois l'initiateur, le pacificateur, l'explorateur dans les parties encore inconnues de sa circonscription, grande parfois comme dix de nos départements. Il perçoit l'impôt, punit ou concilie, suivant les cas.

Vous rendez-vous compte de ce qu'il faut à ces hommes, de connaissances, de jugement, de doigté, pour, livrés à eux-mêmes, obligés de réagir, à la fois contre les suggestions de la solitude morale, l'action souvent défavorable du climat, et l'étendue même de leur autorité, demeurer constamment à la hauteur de leur mission, dont chaque partie seulement exigerait à elle seule une valeur ?

Que l'on s'étonne, après cela, de certaines faiblesses, d'insuffisances, dont la critique, souvent fort amplifiée, dans la Métropole, a jeté parfois, bien injustement, sur cet admirable corps d'avant-garde, un discrédit infiniment immérité. D'autant plus immérité qu'une sélection, à laquelle participe de la plus heureuse façon l'Ecole Coloniale, s'opère rapidement dans le choix de ce corps, dont les premiers éléments constitués de toutes pièces, au début de notre expansion coloniale, furent forcément quelque peu hétéroclites.

Les administrateurs ont, comme auxiliaires de

la force publique, des miliciens recrutés parm toutes les populations de notre Empire Noir, e généralement commandés, dans les grades subalternes, par des Sénégalais. Le recrutement de ces derniers est délicat, lorsqu'on songe qu'un simple adjudant peut être amené à faire l'intérim d'une circonscription.

Ces miliciens, dont la tenue bleu ciel à liseré jaunes et la chéchia rappelle celle des tirailleur sénégalais, sont, lorsque leurs chefs y tiennen la main, d'allure militaire et bien tenus, tel ceux vus à Loukolela ; mais il ne faut pas l'oublier, ce sont, en dépit du dégrossissement de surface, des sauvages d'hier, parmi lesquels nombre d'entre eux ont « mangé ». Dépouillez-les de leur uniforme ; supposez-les vêtus d'un court pagne, armés de zagaies ; voyez chez beaucoup les dents taillées en pointes, les tatouages en bourrelets cutanés ornant leur face d'énormes verrues artificielles, artistement disposées, et vous aurez, non plus un théorique troupier français, — si peu ! — mais un parfait sauvage.

Ce sont pourtant ces recrues qui forment les auxiliaires indispensables de l'action administrative, en ces pays. Isolé, fréquemment absorbé par ses occupations multiples ou par ses tournées, l'administrateur n'a pas d'autre personnel sous

a main à envoyer, lorsqu'une répression, une opération de police, une arrestation, rendent une intervention nécessaire.

Dam ! on se doute que les noirs argousins n'ont pas le constant souci de la légalité et le respect du droit d'autrui dont sont hantés nos bons Pandores et nos braves sergots... depuis qu'ils ne passent plus leurs concitoyens à tabac. Des exactions, des abus de la force, d'amoureuses contraintes par corps, ou de simples chapardages sont possibles, vraisemblablement courants, évidemment. Et, cela va de soi, mis sur le dos du Blanc, pour le compte duquel les miliciens sont censés agir.

Que faire à cela ? Rien. C'est un mal nécessaire et général.

Si je l'ai signalé, c'est, non pas pour critiquer, mais pour faire ressortir davantage encore combien est généralement difficile le rôle de l'administrateur.



Au surplus, pour bien apprécier la portée des choses, on doit toujours se mettre au niveau des milieux et des gens. Dans toute notre Afrique Equatoriale et en dehors de quelques rares cen-

tres où le Noir commence à s'humaniser à notre contact, nous nous trouvons en présence d'êtres de la plus élémentaire mentalité, si même mentalité il y a, au sens moral du mot.

Témoin, ce trait, narré à bord du *Lamy* : un de nos compagnons, lors d'une tournée précédente, voulut payer des vivres, dans un village de l'intérieur. « Tu n'es donc pas un puissant maître, que tu paies? », lui demanda le chef.

Loukolela, par lui-même, n'est rien, qu'une petite agglomération à peine naissante ; offrant cependant un intérêt parce qu'elle synthétise pour le visiteur non blasé sur les choses de ce pays, la cristallisation d'un embryon de société au point de jonction entre notre action, représentée par l'administrateur, et l'élément indigène. Mais combien près de la nature ! Sur le terre-plein précédant la résidence deux crânes d'énormes crocodiles, trophées vengeurs, car si les méfaits de l'un sont inconnus, l'autre dévora, après beaucoup d'autres, voici quelques mois, le chef de poste de Bonga, un Sénégalais. Ces « mangeurs d'hommes » jouissent ici de la réputation et de la légende du tigre, en Extrême-Orient et aux Indes. Ainsi, on me cite le fait, que je donne tel quel : à Ikelemba, dans le district de Loukolela, un monstrueux caïman capturé avait dans

le ventre 45 kilos de matières diverses et notamment 9 kilos d'ornements de cuivre provenant de ses victimes, en un nombre inappréciable d'années !

Quelques Noirs, dont certains d'un type différant absolument de celui des indigènes locaux, passent, sous la conduite de miliciens. Ce sont des prisonniers « politiques »; deux ou trois d'entre eux viennent des confins nord de nos possessions africaines équatoriales; la brousse supplée à l'emprisonnement.

L'administrateur me dit le mal que lui donne le peu de propreté obtenue de ces gens, dans la tenue de leurs cases. Que doit-ce être, là où ils sont livrés à leur indolence? Et comme on s'explique leur misère physiologique, à voir leur promiscuité, leur indifférence pour toute culture autre que le nécessaire, qui vient tout seul.

Sur le seuil d'une case, assise dans une attitude d'absolue passivité, une femme montre ses jambes couvertes de répugnants ulcères; d'autres promènent des enfants étiques; et, à la question qui leur est posée, répondent en désignant l'abdomen des pauvres êtres : dysenterie. Accroupies, une pipe de fer aux dents, les femmes, le torse nu sous d'affreux « avantages », nous regardent à peine passer, sans doute pour ne pas

s'éveiller de leur torpeur physique et morale. Parmi elles, une prisonnière, faiseuse d'anges, type du reste courant au Congo, où il constitue une des causes principales d'une inquiétante dépopulation. La coquetterie féminine survit en elles, cependant, car en voici deux, l'une assise, maniant avec dextérité une longue aiguille métallique et peignant l'autre, couchée; opération où, à l'agréable, se joint une utile élimination insecticide. Près d'elles, une affreuse bonne femme nue, le corps saupoudré de rouge en signe de veuvage, minaude, en quête d'un cœur.

Voici une « très vieille » matrone. Quel âge peut-elle avoir? 50 ans? Le fait est qu'on ne voit pas de vieillards, parmi les indigènes. Les cheveux blancs sont une rareté. Lorsque l'un d'eux est malade, quand ses proches ont perdu l'espoir de le guérir, on le porte dans la forêt, où les fourmis rouges et les fauves ont tôt fait de solutionner le cas.

Jadis, affirment nombre d'auteurs, et cela m'est confirmé, les vieux étaient tués et mangés chez les peuples congolais. Cette coutume a disparu. Officiellement du moins. Mais on ne doit pas perdre de vue que nous effleurons seulement cet immense pays, où nous ne pouvons guère prétendre qu'à une amélioration relative sur les

seuls points où la population est placée sous notre action directe et constante. Ces points, il est inutile de se le dissimuler, resteront longtemps, par la force des choses, une minorité, et leur rayonnement limité.

Ce sont ces êtres déchus que nous avons entrepris, sinon d'élever jusqu'à nous, du moins aussi près que le permettra leur nature rebelle, tout en mettant en valeur, pour notre légitime profit et le leur, les immenses contrées dont les incalculables trésors ne sont même pas soupçonnés de leurs cerveaux fermés.

La tâche est-elle impossible? L'avenir le dira, Mais le labeur des hommes qui s'en sont donné la tâche mérite d'être connu et honoré en France.



Sur un embryon de place, se dresse un pigeonnier, surélevé pour éviter les indiscrètes visites nocturnes du léopard. On a essayé d'acclimater, dans notre Congo, le mode si pratique de communication par pigeons voyageurs. Jusqu'ici les essais ont été peu probants, le climat, les tornades et les oiseaux de proie sont de terribles adversaires contre lesquels échoueront sans doute les tentatives. Aussi, en des contrées où la télé-

graphie sans fil rendrait tant de précieux services, où l'incertitude des communications télégraphiques est presque inévitable, peut-on, sans prétendre préjuger, être surpris de la voir si négligée jusqu'à ce jour. On a objecté, à ce propos, la perpétuelle tension électrique, caractéristique du climat et sérieux obstacle probable. Encore la démonstration en reste-t-elle à faire. Elle va l'être d'ailleurs, grâce à un tardif crédit de 200.000 fr., qui vient d'être affecté à cet égard, contre 1.500.000 francs consacrés aux lignes télégraphiques.



Les administrateurs isolés doivent être à la fois tout, disais-je, au Congo, où le souci d'une nourriture normale est constant. Ils sont donc jardiniers, un peu dans un désir d'amélioration du sort de leurs administrés, et, ce qui est d'ailleurs également le cas des colons, beaucoup par besoin personnel. Rien n'est amusant et touchant à la fois, comme leur sollicitude à tous pour les arbres fruitiers, les fleurs d'Europe, les légumes transplantés, on devine au prix de quels soins, ou semés à l'essai, tentative qui réussit souvent. Certaines espèces, hier inconnues dans cette

partie du Continent Noir, paraissent même devoir s'y acclimater merveilleusement. Dans quelques années, il semblera tout naturel d'avoir à profusion, dans les centres européanisés, nombre de nos fruits ou de nos plantes maraîchères. Qui saura ce qu'elles auront coûté de peine et de transes à leurs initiateurs! En tout et partout, l'homme est ingrat à ses devanciers.

Mais si chaque effort demande de la suite, cela est plus vrai encore lorsqu'il s'agit d'obtenir un rendement de la terre, qui, elle, n'admet pas les à-coups. Combien d'essais ont été ainsi perdus, faute d'être suivis! D'autant que les indigènes, sitôt abandonnés à eux-mêmes, marquent invariablement une répugnance absolue pour ce genre de travaux, quelque bien-être qu'ils en pourraient tirer eux-mêmes. Or, la mobilité extrême du personnel, la brièveté de ses séjours en telle ou telle résidence, m'a paru constituer une règle généralisée.

Je ne me charge pas d'expliquer un état de choses simplement constaté et non particulier à l'Administration Coloniale, au demeurant, car les déplorables effets de cette méthode ont, à maintes reprises, été dénoncés, en ce qui concerne notre Représentation Extérieure.

C'est dans l'ensemble de notre organisation

administrative, une lourde erreur de principe de ne pas avoir admis jusqu'ici l'avancement sur place, lorsqu'un fonctionnaire en manifeste le désir ; il réside un vice certain dans les transferts constants d'administrateurs ou de consuls d'une région dont ils possèdent la langue et les coutumes, où ils sont connus eux-mêmes, dans une autre, parfois au bout opposé de la Terre, où il leur faut refaire leur éducation et assurer de nouveau leur autorité personnelle, pendant un laps de temps juste nécessaire pour atteindre leur congé réglementaire, ou être envoyés ailleurs.

Perte de temps, d'argent, de forces, d'effort utile : tels sont les inconvénients évidents de ce système généralisé. Je laisse à d'autres, plus avisés, le soin d'en expliquer les avantages.



Par un des innombrables canaux dédalant du Congo à la Sanga, nous allons remonter à Ouesso, dans la Haute-Sanga, derrière le Cameroun allemand. Auparavant, nous poussons une pointe jusqu'à Boyenge, dans le Likouala, affluent de la Sanga.

Au confluent des deux rivières, nous attend

une grande vedette à vapeur, la *Stella*, aimablement mise à notre disposition en vue d'une chasse à l'hippopotame : à l'hippo comme on dit ici. Rassurez-vous, je ne vous ennuierai point du récit d'exploits cynégétiques, qui vous seraient assurément fort indifférents, par leur modestie même.

Le fait qu'on puisse dire avoir poursuivi les hippos en chaloupe à vapeur, sur des fleuves à peine connus il y a quelques années, me paraît bien plus digne d'être mentionné.

Tir terriblement difficile, du reste; déjà, en cours de route, nous avions pu en apprécier l'incertitude, augmentée d'une émotion bien inhérente à un semblable début, par maints essais, en cours de route, du pont du *Lamy*.

En troupe, éparpillés sur un vaste espace, les animaux montrent leurs énormes mufles à des distances si variables que la hausse perd ses droits. Il faut choisir, pour tirer, les quelques secondes où la tête sort de l'eau. Heureusement quand, au moment de la viser, le Noir qui, armé d'un chasse-mouche, a pour mission de vous éviter les piqûres des insectes, et surtout de la redoutable mouche tsé-tsé, ne vous envoie pas un coup de son instrument. La bête, lorsqu'elle est touchée à mort, coule, pour ne

reparaître que quelques heures après. Mais où, avec le courant? Est-ce à dire qu'on ne réussisse jamais? Assurément non, puisque la viande fumée d'hippo se vend couramment. Nos hommes n'ont cessé d'en acheter aux escales, ainsi que du poisson sec, et nous empoisonnent depuis quelques jours de leur cuisine. Bast! c'est encore du pittoresque.

Le tonnage de notre chaloupe nous garantit d'un risque, encore qu'on ait eu des exemples d'accidents graves causés par des hippos en fureur. Jadis, le colonel Baratier l'éprouva à ses dépens. « Mais, me dit le compagnon aguerri qui nous pilote, M. D..., gare à la pirogue qui passerait maintenant à portée du troupeau! »

Nous rejoignons le *Lamy* à Boyenge; en route, je trouve, sur le plancher du launch, un scorpion noir, sale et dangereuse bête, parfois amenée à bord des bateaux dans les piles de bois de machine. Cependant, partout, la presque totalité des indigènes va nu-pieds, en dépit des reptiles et des scorpions. Si nous étions en pays civilisé, une campagne s'organiserait pour leur dénoncer le danger du défaut de chaussures, et créer ainsi à une industrie un afflux d'affaires.

Le procédé a, comme vous le savez, parfaitement pris dans les pays civilisés, où la crainte

bien moderne et savamment entretenue du microbe a fait la fortune des médecins, des pharmaciens, et des marchands, — je ne dis pas des fabricants — d'eaux minérales. Au fait, il n'y aurait pas de raison pour que la même méthode, appliquée à la chaussure, n'ait pas de succès auprès des Noirs.

C'est seulement en leur créant des besoins que nous en ferons de bons et profitables colonisés.

Boyenge. Une belle factorerie en plein pays de chasses. Un attroupement s'est formé autour d'une grande femelle de chimpanzé, tuée tout à l'heure, exploit non exceptionnel, car M. D... a abattu, dans la même région, un gorille de deux mètres de haut. Le petit, nouveau-né, a été pris vivant. Et, bercé dans les bras d'un chasseur, le « bébé », — on en voit d'ausi laids chez les nôtres, — glapit lamentablement en grimaçant de sa bouche édentée, pour réclamer le sein qu'on va lui donner artificiellement à la cuiller, afin d'essayer de l'élever. En souhaitant bon succès aux parents adoptifs, nous les supplions, si ce chimpanzé devient adulte, de le garder sous son climat, et, surtout, de ne pas l'envoyer au Muséum où trop d'animaux de prix crèvent déjà de misère, dans le délabrement de leurs « palais » en ruines. La mère est là, les yeux intelligents,

grands ouverts, adossée à un arbre, pour être photographiée « en groupe », l'amateur photographe étant, chacun le sait, un des fléaux les plus obstinés de tout voyage.

Raillerez-vous ? Je ne puis me défendre d'une émotion à contempler ce cadavre, presque humain. Au milieu de ces Noirs, à face camarde, et souvent d'une bestialité cruelle, la grande bête se rapproche encore du profil de l'homme. Ses oreilles brunes et développées sont régulières. Ses larges incisives entartrées et ses ongles mal tenus sont ceux de bien des gens ; mais les attaches sont fines, la poitrine peu saillante ; les pieds aussi perfectionnés que les mains ; supériorité dont aucun de nous ne saurait se targuer. La peau, rose bleuté, est peu velue. L'ensemble dénote la force, la souplesse et l'énergie.

Et j'éprouve quelque satisfaction à ces constatations, dans le cas où, comme des savants l'affirment, nous aurions là devant nous une cousine éloignée, issue d'un ancètre commun.

Seulement, nous, nous avons pour nous l'éducation. Ou tout au moins, nous nous en targuons.

***

Quel admirable et déconcertant pays nous traversons pour regagner la Sanga, par un autre

canal, après avoir quelque temps remonté la Likouala, appelée sur les cartes la Loukolela-aux-Herbes ! Aux Herbes-Potagères, n'eussent pas manqué de l'appeler les Belges, si la rivière eût été la leur.

Pas une colline, pas une ondulation. Mais, à perte de vue, des champs, des « prés », où le sol est à plusieurs mètres sous l'eau, et dont la surface est formée des têtes pressées des papyrus. Entre leur deux bordures, c'est le lit de la rivière, précis cependant comme si deux rives l'encaissaient. Au loin, la ligne de la forêt indique la terre ferme, qui, de place en place, s'avance en presqu'îles couronnées d'herbe haute, plantées de bouquets de bois et de grands palmiers à tronc renflé : des borassus. Sur les rives, le sol piétiné par endroits, de larges trouées dans la végétation décèlent la faune puissante devinée, de temps en temps aperçue, dans les profondeurs de ces champs d'eau ou de ces savanes : ce sont des « prés à éléphants ». Parfois, sur un banc de sable, un grand caïman dort et au bruit de nos armes rentre précipitamment dans l'eau. Les splendides trophées vus à Boyenge et ailleurs, défenses, dents d'hippos, cornes de buffle et de bœuf sauvage, — le gibier le plus redouté, soit dit incidemment, — d'anti-

lopes-cheval, les peaux de caïmans sont l'attestation de l'incroyable richesse cynégétique de cette partie du Congo; richesse inexploitée jusqu'ici, alors qu'elle constitue, je l'ai dit, pour tout l'Est africain, anglais, allemand et portugais, la source de considérables revenus, particuliers et publics.

Il y a là les éléments d'une mise en valeur immédiate. L'étude s'en impose, et pour la mener à bien, il nous suffira de calquer sur la législation étrangère.

Copier n'est jamais difficile, et souvent profitable.



Pendant plusieurs jours dans un paysage uniforme et grandiose, nous remontons la Sanga, la rivière sans rives, aux centaines de grandes îles couvertes d'une impressionnante végétation vierge : arbres gigantesques, lianes en rêts, fougères monstres, essences inconnues, fleurs paradoxales. De temps en temps, la muraille de la forêt s'entrouvre et laisse apercevoir les sombres profondeurs de la voûte évocatrice de mystère et d'effroi. Quelle faune prodigieuse doit vivre là, à peine révélée de temps en temps par quelques singes huchés au faîte dépouillé des

troncs géants, par un caïman entr'aperçu, ou bien de grands oiseaux. Mais le Blanc s'est déjà fait redouter ici. Tout fuit à l'approche de notre ferry, décelé lointain par le bruit de ses aubes. Et pourtant, à peine venons-nous de violer cette nature. L'administrateur Cholet, le premier remonta la Sanga avec la chaloupe à valeur *Ballay* en 1890. Des années s'écoulèrent avant qu'il fût tiré parti de son exploration. Puis le mouvement est venu, subit, bien débile encore devant cette nature écrasante. Maintenant, des services réguliers des Messageries Fluviales desservent mensuellement Ouesso ; une Société hollandaise de Brazzaville, les Allemands, pour communiquer avec l'hinterland de leur Cameroun, quelques chaloupes encore, fréquentent le fleuve, dont la puissante beauté est, pour ainsi dire, demeurée cependant inviolée.

Pas d'habitants. Quelques rares postes à bois. Un seul village, très sauvage. D'autres existèrent. Un invasion pahouine les a détruits, dans la seconde moitié du siècle dernier.

Et maintenant, c'est la solitude grandiose, troublante, image vraisemblable de ce que fut le monde aux temps préhistoriques.

Parfois le soir, quand la terre répand ces senteurs violentes particulières aux tropiques, nous

stoppons en un point favorable ; à la lumièr électrique, un menu « bien parisien » nous es servi par le maître d'hôtel hindou, très affairé d ses servants Noirs, demi-sauvages bien mis et for appliqués à se céder la besogne les uns aux au tres ; la conversation est celle d'une maison dans le-train. Peut-être, dans l'ombre, quelque pachy derme, quelque fauve, ou bien un terrifiant gran saurien nous regarde-t-il, étonné, à travers le tamis métalliques qui nous protègent des bestio les, plus redoutables que les monstres.

Et de se sentir si « confortable », comme di sent les Anglais, et si près de la nature primitiv dans ce qu'elle a de redoutable, on éprouve un indéfinissable et très spéciale jouissance.

LA HAUTE-SANGA-OUESSO

Nous atteignons Ouesso, à la pointe S.-E. du Cameroun allemand. En ces deux derniers jours nous avons parcouru un pays d'un intérêt nouveau, non seulement par la beauté naturelle du fleuve, la multitude des îles, le dédale infini des chenaux, la violence des végétations vierges, mais par le souvenir récent d'événements tragiques où quelques-uns des nôtres ont payé de leur vie leur apostolat. Ne souriez pas à ce mot d'apostolat : si vous voyiez de près ce qu'il faut à l'individu de courage, de ténacité, de jugement, d'empire sur soi-même pour défendre, dans ces mondes neufs, notre politique ou des intérêts privés, — car ici l'homme est livré à lui-même, ses droits limités à la *self defence* immédiate, quelquefois entravée par la méconnaissance, en haut-lieu, de ce qu'est la vie de brousse, — vous ne le trouveriez pas exagéré, ce mot ; qu'il s'applique au fonctionnaire tenu par le devoir, ou bien au colon, pour lequel une rémunération

souvent inégale, parfois décevante, n'est que la juste récompense de son initiative. Ces hommes sont les derniers à se douter qu'ils sont, à l'occasion, des héros, tout simplement. Les cas cités de quelques faiblesses, de certains abus, n'affaiblissent pas la portée d'une semblable énonciation.

Quand, après avoir passé la nuit à Bousinge, nous débarquons à Ikelemba, siège d'un poste d'administrateur et d'une importante factorerie, on nous montre les perles de trafic qui, par milliers, jonchent encore le lieu d'un drame dont ce point fut le théâtre :

En 1902, la population d'Ikelemba attaqua la factorerie, s'empara du Blanc et de son boy. Pendant 3 jours, les Noirs martyrisèrent les malheureux, puis ils les tuèrent et les exposèrent à la rive, mutilés. La factorerie fut pillée et incendiée. La révolte se propagea. D'autres Blancs de la région furent mis à mort. Précisément, quelques jours après, montait un vapeur chargé de tirailleurs sénégalais. Seulement, pour assurer la tranquillité du voyage et éviter des palabres possibles, on avait envoyé leurs armes par un autre bateau. Un semblant de répression eut lieu, cependant, grâce à un prêt d'armes tirées des factoreries de la Sanga. Et l'on attendit jusqu'en 1904 pour punir les assassins.

Reste-t-il une rancune au fond du cœur de ces sauvages, rancune d'ailleurs certaine contre le Blanc de la Factorerie et l'administrateur, seuls ici avec quelques tirailleurs sénégalais, et qui représentent pour eux l'ennemi qu'on frapperait, sans la crainte de sa force? Au moins leur accueil est-il empreint de curiosité ; aimable, ajouterais-je, si l'expression était appropriée à ces « tigres à face humaine », comme eût dit M. Prudhomme. Ceux-là sont, vraisemblablement, de race pahouine et s'appellent Sanga-Sanga, nom d'où la rivière a tiré le sien.

Les hommes, de beaux gaillards bien découplés, respirant la force, rien qu'apparente le plus souvent chez ces tempéraments amollis ; les femmes, hautes guenons, plus laides assurément que la défunte de Bayenge, les marmots eux-mêmes, nous assaillent de politesses et nous parfument de leurs relents. Presque tous ont les dents taillées en pointe et leurs regards, adoucis pour la circonstance, respirent la traîtrise, la cruauté, la bestialité de brutes qui ne possèdent ni écriture, ni la moindre architecture, ni histoire, ni sentiments; rien que la satisfaction des instincts de la bête. Ma femme, surtout, excite une curiosité intéressée dans laquelle perce peut-être une pointe d'appétit. Mais aucun chef ne me propose de l'a-

cheter, comme le fait s'est produit déjà ici lors du précédent passage d'une dame européenne.

Ces gens « mangent » toujours. Seulement, ils s'en cachent, maintenant que leurs forfaits sont punis quand ils sont découverts. Mais comment supprimer, du jour au lendemain, le cannibalisme chez des peuplades pour lesquelles il est une coutume millénaire considérée comme noble au point que les femmes en sont exclues, et quand il représente en même temps des usages rituels entretenus par l'influence du fétichiste. Le fétichiste, — tel ce répugnant albinos, vu dans ce même Ikalemba, bête immonde de férocité dissimulée, — est, parfois ouvertement, notre adversaire le plus dangereux et le pire ennemi de notre action. On se demande par quel cléricalisme très inattendu et bien contraire à certains « grands principes », on use vis-à-vis de malandrins de cette espèce, manieurs de poison comme ils sont les organisateurs des pires sacrifices, d'une mansuétude quelquefois rachetée bien cher.

***

Peut-on même espérer entamer, d'ici des centaines d'années, la mentalité obscurcie de ces

peuples, ou seulement éviter le retour des catéchisés aux mœurs ancestrales dès que l'ambiance natale les a repris ? D'autant que le christianisme qui leur est enseigné, et surtout le catholicisme, heurte, dans sa rigidité obligée, leur conception du rôle de la femme et des fragiles liens conjugaux.

Redoutable problème que celui de l'accession de ces races à une intellectualité supérieure.

Un élément pourrait y aider puissamment, et le fait déjà dans une large mesure : c'est l'Administrateur. Mais l'efficacité plénière de son rôle est, je l'ai dit, subordonnée à son implantation dans le pays, comme à l'autorité morale qu'il sera parvenu à acquérir : objectif peu compatible avec les constants changements de résidence de ce personnel et la brièveté forcée de ses séjours. Un nouveau venu occupe-t-il un poste ? Une période d'acclimatation lui est nécessaire ; il lui faut prendre en mains ses miliciens, troupe hétéroclite d'un maniement souvent difficile ; les indigènes eux-mêmes le « tâtent », le be rnent, d'autant plus facilement lorsqu'il s'agit d'un jeune fonctionnaire ignorant des choses locales, et, comme cela arrive quelquefois, imbu d'un vague et faux négrophilisme dont la base repose sur la *Case de l'oncle Tom*, pour aboutir à l'humani-

tarisme nianian affecté par quelques parlementaires et certains publicistes. Puis, un beau jour, l'Administrateur néophyte s'aperçoit qu'il a été « mené en bateau » par tout ce monde. Il réagit alors, dépasse le but et fait naître des avatars. Cela, c'est l'histoire de tous les jours dans nos colonies ; histoire aggravée par une centralisation inhérente à notre système national, sans doute, mais souvent infiniment préjudiciable matériellement en des pays où les communications entre les circonscriptions et le gouvernement général mettent des semaines, des mois parfois. Aussi, le passage préalable par les postes actifs de tous les fonctionnaires centraux, qu'il s'agisse de ceux de la métropole ou des chefs-lieux coloniaux, semble-t-il, depuis des lustres, une nécessité si évidente qu'on vient de la reconnaître enfin. Les fonctions métropolitaines n'apparaissent-elles pas comme la récompense indiquée, le repos bien gagné des fonctionnaires ayant payé leur dette par de nombreuses années de brousse ou de résidence parfois si ingrate ?

Par corollaire, l'Administration Centrale ne doit-elle pas être composée de gens à même de juger des faits, de l'opportunité des décisions, parce qu'ils auront vu par eux-mêmes et vécu la vie coloniale ?

Voyons ! Il n'est pas besoin d'être « du bâtiment », pour comprendre que la logique, l'équité, le bien général résident dans cette seule conception.



Plusieurs fois déjà j'ai parlé des factoreries. A beaucoup, sans doute, cela ne dit rien. J'en toucherai donc quelques mots, car la factorerie est l'expression concrète de l'activité commerciale du Congo.

Celle-ci, on le sait, repose sur une vaste organisation récemment modifiée dans un sens très libéral, et représentée par un certain nombre de grandes Compagnies concessionnaires, à chacune desquelles fut attribuée une sphère d'action déterminée.

Ce système a donné lieu à des critiques sur lesquelles je ne reviendrai pas ici. Toute conception repose, en effet, sur deux données invariables : le principe et son application. Il se peut qu'il y ait eu des erreurs dans une application particulièrement difficile en elle-même. Cela ne saurait en rien entamer le principe dont le choix apparaît absolument judicieux sur le terrain spécial où l'on se trouvait, en ces pays à peine

entr'ouverts exigeant de grands efforts initiaux et des capitaux trop considérables pour être accessibles aux initiatives individuelles. Méthode, au demeurant, renouvelée des anciennes Compagnies à Charte jadis instituées, aux Indes et ailleurs, par les Puissances Coloniales d'alors et depuis adoptée par l'Angleterre dans l'Afrique du Sud, et par l'Etat Libre au Congo.

La factorerie est l'instrument actif de la vie commerciale. Ces établissements sont répartis, suivant les besoins, sur l'ensemble de chaque concession ; de chacun relèvent des agences secondaires gérées par des traitants, indigènes « civilisés » ou Sénégalais. Sur les cours d'eau fréquentés par les vapeurs, la factorerie se double généralement d'un poste-à-bois. Là viennent se condenser les produits de la région : le caoutchouc apporté en grosses boules laiteuses et putrescibles subit, dans un bâtiment spécialement aménagé, une opération de séchage et de découpage. Dans un autre bâtiment, des défenses d'éléphant en monceaux bien classés; puis, de l'huile de palmes; quelques autres produits encore, suivant les contrées.

Sauf dans le massif minier de Mindouli-Renéville, l'ère des grandes exploitations propres aux matières industrielles, minières ou ligneuses,

n'est pas encore venue. Qui sait ? Peut-être est-elle proche, encore que subordonnée à bien des facteurs, dont la main-d'œuvre n'est pas le moins préoccupant.

L'importation est généralement représentée, dans les factoreries, par des étoffes, des objets de première nécessité, de l'eau-de-vie, des colifichets même, parmi lesquels le miroir, pourtant reflet de bien des laideurs, n'est pas le moins prisé. Plus guère de verroterie.

C'est autour de la factorerie que se forment les agglomérations indigènes nouvelles ; là que, grâce aux vapeurs, les Noirs apprennent peu à peu à connaître nos produits, à les rechercher. C'est par la factorerie que se transformera, vers notre civilisation matérielle et dans la mesure où elle est transformable, la société noire encore à l'enfance.

Le directeur de factorerie n'est-il pas, lui aussi, un missionnaire du progrès ?

La plupart de ces agents adorent leur métier et le vantent. On plaisante certains en leur reprochant d'être devenus plus « Nègres » que les Noirs. Ceux-là abrègent généralement d'eux-mêmes leur séjour en Europe et représentent, pour les sociétés, des collaborateurs de premier ordre.

***

De bien rares agglomérations sur ces rives, où la forêt sans fin baigne ses pieds en des marécages, illimités aussi. Parfois, en un point non inondé de la berge, un rustique mât de pavillon, des bananiers, des cases : un village. Nus, les reins ceints d'un pagne que les hommes ornent, quand ils le peuvent, d'une dépouille de fauve, les habitants regardent passer notre vapeur, cependant que les couleurs, manœuvrées par des négrillons, saluent sans se lasser.

« Très bien comprise; cette forme de propagande nationale chez les Noirs, fais-je remarquer.

— Cette belle ardeur, me réplique-t-on, est surtout provoquée... par le désir d'entendre la sirène, répondant au salut. »

Tout s'explique.

Le drapeau est un symbole qui doit être mis à la portée des moindres intelligences, même par les moyens les plus rudimentaires.



En 1900, Ouesso était un simple poste perdu

en plein pays sauvage. Une agglomération d'un millier d'indigènes Sanga-Sanga était maîtresse du pays. C'est là que, en 1898, la Mission Fourneau, prête à partir pour Loango, et qui cependant disposait de 60 fusils, avait dû s'abstenir d'intervenir par crainte d'un échec, pour s'opposer à des sacrifices humains, aggravés de scènes de cannibalisme alors courantes dans le pays et célébrées à l'occasion de la mort du grand chef, le conquérant Minganga. Encore, en 1902, M. Walsin-Laurent et un de ses amis s'étant introduits dans une case pendant une orgie anthropophagique faillirent être assassinés; ils ne durent leur salut qu'à une retraite précipitée.

En 1910, donc en moins de huit ans, Ouesso est devenu un centre commercial rendu assez important par le trafic de la Sanga et du N'Goko, près du confluent desquels elle est bâtie. Des vapeurs français et allemands, ces derniers poursuivant vers le Cameroun, y font régulièrement escale. C'est à Ouesso qu'est établi le relai des vapeurs à double hélice qui remontent vers Bayanga ou le N'Goko. Un poste d'administrateur, des factoreries, un bureau de poste et de douane, encore bien modeste assurément, y représentent notre pénétration. De larges avenues ont été

percées dans la brousse. Le grand village pahouin déplacé par ordre, après de graves troubles en 1900, offre un ensemble de larges espaces propres où les cases, soignées, sont régulièrement alignées. La population indigène est demeurée dans sa sauvagerie, elle est à peu près impropre; à tout travail, mais devenue soumise et pacifique, en apparence tout au moins. Et rien n'est comique et macabre à la fois comme les salamalecs grimaçants que nous marquent, à l'administrateur, aimable cicerone, et à nous, ces gredins d'hier, parmi lesquels il n'est pas un adulte qui n'ait « mangé », en admettant qu'il ne « mange » plus, à l'occasion. Un vieux chef, notamment, nommé M'Bomou, tête de bon vieillard à dents pointues, armé d'une lance, le corps couvert d'une vieille capote de fantassin décrochée on ne sait où, est particulièrement empressé. En 1901, me raconte-t-on, le coquin allait encore à Pembé acheter deux captifs dans le but de les dévorer au retour, ainsi, du reste, que les choses se passèrent.

Ces gens et leurs gestes sont répugnants, certes. Mais à les voir aussi couramment, on s'accoutume très vite, je vous assure, à entendre parler de leurs coutumes, comme à les fréquenter. Question d'habitude et d'ambiance.

Et quand, répondant à une question, le vieux M'Bomou protestait en ces termes, traduits par Walsin-Laurent, mais auxquels son jeu de physionomie donnait une portée singulière : « Si j'avais mangé du Blanc, je serais mort! Et puis du Noir, j'en ai mangé, mais il y a longtemps, longtemps!... », la curiosité l'a emporté, chez nous, sur la répulsion.

Que d'années s'écouleront avant que, dans les villages échappant à notre action directe, et ceux-là sont à quelques portées de fusils de nos postes, on ne « mange » plus ni qu'on enterre vivantes les femmes avec leur époux défunt!



Ouesso représente, à l'heure actuelle, sous une forme très frappante pour le visiteur non encore blasé, la superposition brusque de notre civilisation à la plus abjecte barbarie. Elle offre, vue sous cet aspect, un intérêt spécial.

Quelques-uns lui croyaient, non sans apparence de raison, un certain avenir. Le récent traité ruine en partie ces espérances.

La frontière du Cameroun allemand est toute proche. On l'aperçoit d'ici. Je m'informe de nos relations avec nos voisins et des résultats obte-

nus par eux. Leurs rapports avec nous sont excellents, me répond-on ; lors de la rectification de frontière, qui a précédé l'accord de 1911, les Allemands marquèrent bien une précipitation désobligeante à occuper les territoires pour lesquels les protocoles nous donnaient un délai de plusieurs mois. Quant à leurs propres milices et aux Noirs, ils les mènent à la prussienne, comme les Belges le font chez eux, d'ailleurs.

« Mais, disais-je, ils doivent se faire exécrer, de la sorte ?...

— Quelle erreur ! Savez-vous ce que disent des Allemands les Noirs d'ici, et des Belges, ceux du Congo ? C'est qu'ils sont « plus forts » que les Français, donc « plus à respecter ».

Un trait, à ce propos : dernièrement, un administrateur français alla chercher, de l'autre côté du Congo, pour lui faire visiter sa résidence, son collègue étranger. C'est à ce dernier que les chefs remirent leurs cadeaux !

Je n'entends pas dire par là qu'il faille systématiquement crosser les Noirs, entendons-nous bien.

Mais je veux seulement faire ressortir la niaiserie qu'il y a à vouloir appliquer à ces gens, dont la cérébralité ressemble à la nôtre comme

un poisson à une pomme, certaines théories égalitaires et démocratiques qui, apparemment défendables dans un grand quotidien, dans un salon bien parisien, ou à la tribune, devant un auditoire d'arrondissementiers, paraissent, analysées « à pied d'œuvre », seulement bonnes à amuser des gâteux.

Et je voudrais voir ceux qui prônent ces théories, appelés à trancher un palabre, comme, par exemple, celui-ci, fréquent dans tous ces pays, et au cours duquel un mari vient se plaindre à l'autorité que sa femme ne lui a pas remis le prix, bien entendu modeste, de son déshonneur, temporaire et désiré !



Les chasses offriraient de merveilleuses ressources en ces forêts de légende. La plupart des Français fixés dans notre Congo en profitent peu, de quelque utilité qu'elles puissent être pour eux, mais à cause des délais et des ennuis sans nombre provoqués par le transit à travers le Congo belge, pour ce qui a trait à l'introduction des armes et munitions.

Lacune fâcheuse, incompréhensiblement négligée par nos Pouvoirs publics, en un pays où la

chasse devrait être, sous certaines réserves, contre la destruction du gibier, en même temps qu'un remède à la fréquente difficulté de la vie, un sport, puissant secours contre le spleen et le mal du pays, sous ces climats où l'âme, comme le corps, a un si grand besoin d'excitation et de soutien constant.



Notre devoir serait, avant tout et en tout, de « traiter les Blancs comme ils le méritent », avant de traiter les Noirs comme ils ne le méritent souvent pas ; témoin ce fait, presque un apologue :

Il y a quelques années, à Brazzaville, un agent de factorerie, risquant lui-même un mauvais coup, sépare deux indigènes qui se battaient dangereusement ; et, pour faire vite, use de la cravache, de la « chicotte ». Par un phénomène connu, non particulier au Congo, les combattants se réconcilient séance tenante et déposent une plainte contre le Blanc. Le tribunal était présidé par un magistrat de couleur : — encore une question bien grave, quand on sait dans quelle mesure le versatile témoignage des indigènes peut tenir à sa merci l'honneur et l'exis-

tence même des citoyens. Le Blanc fut condamné à trois mois de prison sans sursis. Du coup, la partie indépendante de l'opinion dans la Colonie se fâcha et déclara qu'elle n'admettrait pas l'exécution d'une semblable sentence, dût-on s'opposer matériellement à son exécution. On n'osa pas passer outre. La peine ne fut pas appliquée ; et, quelque temps après, eut lieu un opportun mouvement judiciaire.



Le tonnage du *Lamy* le retient à Ouesso. Nous devions y retrouver le steamer français *Brazza*, qui, avec un autre navire de son type et quelques chaloupes, dessert le N' Goko, le Cameroun allemand, la Haute Sanga jusqu'à Nola, vers Carnot, et remonter à son bord au delà d'Ouesso.

Le *Brazza*, retenu dans le Haut par une cause, inconnue faute de moyens de communiquer, manque au rendez-vous.

Nous ne l'attendons pas et le *Lamy* va nous ramener dans les eaux du Congo pour remonter ensuite l'Oubangui.

VERS L'OUBANGUI

Moins de trois jours d'une navigation favorisée par la hauteur des eaux, accélérée par un violent courant, nous mettent à Loukolela, le port où nous avions quitté le Congo pour gagner la Sanga. Depuis le départ de l'Administrateur, un « petit marsouin », chargé de la poste et de la transmission problématique des rares télégrammes confiés aux soins du télégraphe du Loukolela belge, situé en amont, sur l'autre rive, représente à lui tout seul l'élément blanc.

Un vieil adjudant sénégalais et quelques miliciens ont été laissés en ce point.

Nous remontons vers Bangui, dans l'Oubangui ; et le Congo va dérouler de nouveau sous nos yeux ses espaces immenses, ses rives incertaines, bordées d'îles boisées.

Car ce qui confond, dans cette nature uniplane, ce sont ses proportions. Les fleuves sont des bras de mer ; souvent on longe la même île durant des heures; le cours des eaux se divise en

un inextricable réseau ; les confluents sont des deltas.

Quand on a vu cela on se demande par quel incommensurable effort cette masse d'eau peut se frayer un passage à travers l'étroit goulet du Chaudron ; pour un peu, on en arriverait presque à admettre l'assertion, souvent entendue ici, qu'on n'est jamais parvenu à atteindre le fond du gouffre où se précipite là-bas le fleuve géant.

La végétation, elle aussi, depuis le Pool, désoriente et trouble par ses proportions, par son exubérance, par la violence même avec laquelle elle a conquis le sol, où l'homme a partout reculé devant la forêt. On éprouve, à contempler cet enchevêtrement d'arbres millénaires, de lianes, de plantes hautes comme nos futaies, devant ce heurt de couleurs superposées au sombre de l'impénétrable masse, un peu de cette sensation d'écrasement, ressentie devant les éboulis diaboliques des Andes ou la fureur des typhons d'Extrême-Orient ; sentiment exprimé de façon plaisante par la vaudevillesque apostrophe : « Que l'homme est petit du haut de la Mer de Glace ! » Pensée non pas comique, d'ailleurs, mais au contraire très juste, jusqu'au jour où un funiculaire a doté le Mont-Blanc d'un mode de transport pratique, bien que forain.

Quelles richesses renferment ces forêts sans limites ? Combien de milliers de tonnes de caoutchouc ? Quelle faune a fait son domaine de ces solitudes ? Quels bois précieux n'y rencontrerait-on pas ? Et pour combien de siècles se trouverait résolue par elles la « question du papier », si quelque jour on les exploitait.

Eh bien ! pour mettre en valeur un si magnifique domaine, il manque seulement deux choses : la première, c'est l'accès sur le monde extérieur permettant, par notre propre territoire, l'adduction à la mer de nos productions africaines équatoriales dans des conditions répondant aux exigences économiques générales ; la seconde, c'est l'homme, l'habitant, la main-d'œuvre. Pendant des jours et des jours, sur des centaines de kilomètres, les méandres des fleuves se déroulent entre deux hautes murailles de verdure. Pas une éclaircie, pas une trouée, pas un village, ni une cabane, ni une pirogue.

De loin en loin, un poste à bois, installé en un lieu choisi par la navigation pour ses besoins, ou quelques cases autour d'une Mission, d'une factorerie, d'un poste perdus dans l'immensité des fleuves et des forêts. Séparés les uns des autres par des journées de marche, des villages composés d'un bien petit nombre de feux ; cer-

tains, tel, sur la Basse Sanga, celui de Pikounda, où, cependant, la population est, depuis plus de dix ans maintenant, en contact courant avec les Blancs, où jamais la moindre répression n'a eu lieu, sont demeurés si farouches que les gens s'y enferment encore dans leurs cases à l'approche de l'Européen. En novembre 1882, M. X. Blanc; au Sénat, et M. Rouvier, à la Chambre appuyèrent la proposition de M. Duclerc, président du Conseil, de ratifier les conventions conclues par M. de Brazza; et M. Rouvier s'exprima en ces termes :

Notre commerce trouvera au Congo le caoutchouc, la gomme, la cire, les graines oléagineuses, les pelleteries, l'ivoire, les métaux et les bois précieux ; notre industrie des débouchés nouveaux pour ses produits, à mesure que les millions d'hommes qui habitent sur les bords de cet incomparable fleuve naîtront à la civilisation.

Un tel langage était politique, parce qu'il tendait à entraîner le vote d'un Parlement inaverti. Il n'était pas conforme à la réalité, puisque ces régions, dépeuplées par des siècles d'épidémies, d'anthropophagie et de traite, sont à peine habitées et que, exception faite pour le caoutchouc et l'ivoire, matières très chères sous un petit volume,

les produits, importés ou exportés, demeurent assujettis aux tarifs forcément prohibitifs du railway belge, et sont limités aux stricts besoins actuels de l'administration comme de l'exploitation commerciale : celle-ci, à peu de chose près, réduite, comme exportation, aux deux seuls produits en question.



Est-ce à dire que les larges visées du gouvernement de 1882 soient condamnées à demeurer infiniment un beau rêve, et rien que cela ?

Non, certes. La force même des choses nous amènera à devenir les maîtres de notre propre accès dans nos possessions du Continent Noir Equatorial. La seule préoccupation, dans cet ordre d'idées, subsiste dans le choix du mode d'exécution et surtout, peut-être, ai-je dit, dans la conception et le lieu du port, élément intimement lié, comme immobilisation de fonds et comme rendement, au système de circulation qui doit assurer l'avenir de notre Empire Centre-Africain.

Si la faible densité des populations habitant les rives du Bassin congolais réduit à un minimum extrême l'exploitation de cette vaste fraction de notre Empire, leur répugnance pour le travail,

non démentie par l'accession à des emplois industriels de quelques Noirs plus ou moins assimilés, leur défaut encore presque absolu de besoins, jusqu'à leur constitution sociale, tout concourt à nous priver de leur collaboration dans la mise en valeur de tant de richesses latentes, aussi bien que dans la rémunération de nos propres initiatives.

La question de la main-d'œuvre est donc au premier plan de celles dont a à s'occuper la pénétration française au Congo.

M. Noguès, directeur général de Sociétés coloniales, a, en particulier, traité cette question, vitale pour notre avenir en cette partie du monde, dans un remarquable mémoire présenté au Congrès international d'agronomie coloniale et tropicale de Bruxelles, 20-23 mai 1910; ce travail est malheureusement trop développé pour être reproduit ici.

M. Noguès exposait, en termes d'une rare netteté, le programme d'après lequel doivent être établis les rapports entre l'Administration, les exploitants Blancs et les indigènes. Il indiquait les moyens d'améliorer le sort matériel et moral de ces derniers en leur inculquant le goût des cultures vivrières et de l'élevage et, surtout, en les amenant peu à peu au travail. Dans son

ensemble, cette étude représentait un des exposés les plus lumineux par le sens pratique joint à une connaissance approfondie du pays, qui aient été rédigés sur une matière très, trop controversée jusqu'ici.

Le seul point sur lequel, se pourrait-il, les vues de M. Noguès soient démenties est l'opinion par lui émise à propos de l'introduction extérieure de la main-d'œuvre. Sans m'étendre davantage sur ce sujet, il me sera permis de dire combien l'échec de certains essais d'immigration étrangère au Congo est peu probant, en raison même des circonstances du but visé, inapproprié aux capacités de production des importés, et de l'infériorité de ces éléments eux-mêmes.

L'Afrique Equatoriale occidentale, de par sa configuration, sera seulement pénétrée, depuis le Pool, jusqu'à son extrême hinterland, par la voie fluviale. Pour tout esprit non prévenu, c'est le pays immédiatement desservi, dans cette partie de notre possession, par le fleuve et ses affluents qui doit seul, pour le présent tout au moins, constituer l'objectif des activités. J'irai plus loin : l'habitat sur l'eau, tel que le pratiquent des centaines de mille d'Extrême-Orientaux, apparaît comme la véritable solution, tant au point de vue de l'économie que de la mobilité nécessaire dans

le choix des champs d'action successifs et des possibilités de travail, en une contrée où l'inondation recouvre périodiquement la presque totalité du territoire exploitable. Cette énonciation reste, cela va de soi, subordonnée à la solution du grave problème de la trypanosomiase.

Un fait n'en demeure pas moins acquis. L'Afrique Equatoriale souffre du dépeuplement; d'autres parties du monde étouffent, au contraire, par surpopulation.

Il nous appartient d'être, en ce domaine, les instaurateurs d'un équilibre où, avec un légitime profit, l'humanité trouvera son compte, tout en justifiant cette formule énoncée par une des personnalités les plus en vue de notre grande et jeune colonie :

« L'avenir du Congo dépend tout entier de la politique indigène qu'on y suivra, avec le souci de solutionner la question de la main-d'œuvre. »



Nous remontons rapidement vers Bangui. Depuis notre départ de Brazzaville, aussi bien dans la Sanga que dans l'Oubangui, nous avons marché toutes les nuits où la lune, et même, seule, la clarté étoilée des tropiques, nous l'ont permis.

Son équipage doublé et ses quatre pilotes donnent ainsi au *Lamy* l'occasion d'effectuer une formidable randonnée, en un record, inégalé jusqu'ici, de rapidité.

A mesure que nous pénétrons plus avant dans l'Intérieur, le pays change visiblement. Non pas d'aspect ; ce sont toujours et à perte de vue les hautes murailles de végétation entre lesquelles coule le flot jaune verdâtre, mille fois coupé d'îles et de chenaux ; mais le caractère diffère. Pour la première fois, nous voyons quelques pêcheries ; tout petit détail, évidemment ; intéressant toutefois parce qu'il souligne mieux l'incroyable apathie de ces populations vues sur des milliers de kilomètres, et dont nulle n'a même songé à tirer parti des richesses ichtyologiques que renferment ces eaux.

Car, si l'anthropophagie a décimé ces peuples, si tous les auteurs qui ont parlé d'eux : Mgr Augouard, MM. P. Mille, Colrat de Montrozier, de Mandat-Grancey, pour ne citer que ces noms, ont porté une si large part de leur attention sur ce cas d'un « socialisme » très spécial, c'est qu'en effet l'atroce coutume a été pendant des siècles à la base de la civilisation, — ironie des mots ! — de ces pays ; elle a fait corps avec l'esclavage, comme elle a été la raison de siècles de guerres

de village à village. Mais là où l'on s'est lourdement trompé, c'est, en cherchant une excuse à ces abominables pratiques, quand on a voulu trouver un semblant de justification dans le besoin, dans la faim.

Rien n'est plus faux, au moins en ce qui concerne les vallées du Congo et de ses affluents. Ces pays sont d'une fertilité inimaginable. Toutes les cultures des pays chauds et humides, même celles des pays méridionaux des régions tempérées, y viennent avec une incroyable vigueur.

Aux alentours des villages, sauf, bien entendu, dans les parties non inondées en permanence, le terrain de la forêt défrichée, sur l'espace strictement nécessaire, donne le manioc et la banane à profusion. L'ananas, le café y poussent à l'état sauvage. Les indigènes renoncent à telles cultures, jadis répandues : l'oignon et le maïs, par exemple. Ils dédaignent la patate.

Mais, pour avoir une idée exacte de ce qu'une acclimatation agronomique pourrait donner au Congo, il faut visiter les plantations des factoreries, des Missions et des postes. A notre passage, avec cette bonne grâce et ce sens de l'hospitalité spéciaux aux pays neufs, on nous comblait de fruits : certains récemment importés, tels que la mandarine, le citron, l'orange, et de légumes,

dont maint maraîcher parisien eût été fier. Le figuier, encore rare, prospère à souhait. Des essais encourageants sont tentés à Brazzaville avec la vigne, le pêcher; le pommier et le poirier eux-mêmes y sont l'objet d'une tentative. Partout, le canard, la poule, la chèvre, et peut-être le porc réussiraient. A Betou, notamment, j'ai vu, dans l'exploitation de M. Boucart, qui, depuis, fut mêlé à un incident fâcheux pour l'autorité, d'après le correspondant d'*Excelsior*, un champ de riz aussi beau que les plus beaux d'Extrême-Orient. En quel grenier d'abondance les Jaunes faméliques transformeraient ces plaines humides, sous ce rapport!

Croyez-vous que les Noirs s'intéressent un instant à ces tentatives, à ces résultats, à ces enseignements, dont l'adaptation, à leur mentalité, aussi mineure soit-elle, aboutirait, pour eux, en quelques années, au bien-être définitif?

Laissez le soin de le penser aux gobeurs ou aux farceurs qui nous rasent depuis tant d'années avec leurs théories de régénération de la race noire et, en particulier, de celle de l'Afrique Equatoriale. Pas un village, pas une case n'offrent l'exemple d'un essai de jardinage. A peine ces misérables peuples possèdent-ils quelques poules, quelques canards, bien rares, quelques chiens-

loups, transformés par eux en comestibles. Tout cela vit en glanant ce qu'il peut ; comme les enfants indigènes eux-mêmes, pauvres petits chez lesquels la mort exerce des ravages d'un pourcentage effrayant.

Et c'est, seule, leur incurable paresse, leur mépris pour le moindre travail, mêlés à un atavisme sanguinaire, qui ont fait, qui font encore de ces gens des mangeurs d'hommes.

***

On assiste parfois à ce spectacle symbolique : une femme trottine, un enfant à califourchon sur la hanche, un autre « en espérance » et, sur la tête, une charge de 20 ou 30 kilos. Gravement, son seigneur et maître la suit, un bâton, quelquefois une lance à la main.

Les femmes, bêtes de somme, objet d'un trafic non déguisé, cultivent, débroussaillent tant bien que mal, autour des villages, font toutes les besognes.

Aussi, lorsqu'on voit cela, quand, se reportant à quelques années en arrière, on songe que les Blancs, en s'implantant dans ce pays, ont, du jour au lendemain, dû exiger de l'indigène le dûr portage, pour lequel des milliers d'hommes

furent parfois réquisitionnés d'un seul coup, on comprend quelle terreur, quelle horreur aussi, inspira à ces peuples le premier contact avec leurs nouveaux dominateurs, quels effroyables vides il fit parmi eux, quelle perturbation il apporta à des mœurs millénaires : cela constitue une excuse d'une force singulière à bien des événements qui, jugés d'Europe, soulèvent l'horreur par leur atrocité. A chacun sa part.

Cependant, — et j'excepte de ceci les Missions religieuses, bien entendu, — les Blancs ont, de par la loi du plus fort, occupé ce pays seulement pour l'exploiter matériellement et étendre le champ mondial de leur activité matérielle : objectif que l'on semble se refuser à avouer quand on couvre l'œuvre de pénétration entreprise par notre race dans les mondes nouveaux de prétextes niaisement, hypocritement empreints de philosophie humanitaire.

Sachons donc avoir le courage de nos actes, que diable !

Est-ce à dire que notre œuvre de colonisation soit exclusive de toute propension civilisatrice ? Une telle affirmation serait bien loin de mon esprit. Au contraire, la généralité des Blancs luttent avec force contre les mœurs, parfois abominables, des autochtones; partout où nous

tenons les populations, l'anthropophagie a disparu... ; ou, clandestine, elle se cache : progrès dont il faut bien, dans certains cas, savoir se contenter. Et encore, n'est-il pas sûr que, au cours de certaines opérations, certains de nos auxiliaires indigènes, de recrutement congolais, n'ont pas parfois profité de notre force pour satisfaire leurs instincts. Puis, pour nous placer à notre point de vue fr ançais, quelle fraction minime occupons-nous, de cette immense Afrique Equatoriale, où nos troupes se sont réduites jusqu'alors, avec les milices, à un régiment de tirailleur sénégalais ? Abstraction faite des quelques centres principaux, quelle surveillance directe et permanente pouvons-nous, en dehors des riverains, exercer sur la majorité des populations? Aucune, ou à peu près, cela est l'évidence même.

Seulement, comme le pire paradoxe peut se soutenir, voire être une réalité, j'ai entendu affirmer ici que la visible dégénérescence des Noirs placés sous notre domination immédiate a pour cause la privation de viande, donc de chair humaine. Je cite, simplement.

Nous sommes dans ces pays, matériellement et non théoriquement, s'entend, depuis dix ans à peine. Cela revient donc à dire que tous les indigènes adultes que j'ai vus dans la Sanga ou dans

l'Oubangui ont « mangé ». « Il y a longtemps! » ne manquent-ils jamais d'ajouter, comme le vieux M'Bomou, d'Ouesso. Encore M'Bomou se défend-il d'avoir mangé du Blanc, tandis qu'un autre vieux chef, Betou, du pays du même nom, dans l'Oubangui, en un point où nous avons maintenant un poste composé d'une compagnie de Sénégalais, s'est jadis offert, non seulement du Blanc,mais du Missionnaire.Betou possède ainsi, par contre, une supériorité évidente sur nos meilleurs anticléricaux qui se contentent de manger tous les matins un curé... en imagination. S'il était plus connu en France, dans ces milieux éclairés, nul doute que Bétou, devenu un vénérable bonhomme, n'y ait trouvé de zélés protagonistes pour lui faire obtenir les palmes, dues à un si agissant chef d'école.

Au surplus, il n'y aucune illusion à se faire à ce sujet : nous n'aurions pas évacué le pays de 24 heures que les M'Bomou, les Betou et leurs congénères se chargeraient de trouver derechef pour leurs semblables une sépulture, pratique à leur propre gré.

***

Il faut bien l'avouer, nous avons fait nous-mêmes, dans cet ordre d'idées et depuis notre

implantation au Congo, preuve d'une indéniable incurie. Ainsi le bœuf, le buffle existent en abondance à l'état sauvage dans presque tout notre Congo. On n'a jamais songé, que je sache, à le capturer et à le domestiquer, dans les régions exemptes de la tsé-tsé, encore moins à le croiser avec des races importées.

Le cheval supporte mal le climat. Par contre, l'âne réussirait et rendrait d'inappréciables services en Afrique Equatoriale, où le portage, je le répète, constitue, hors des cours d'eau, en même temps que l'unique moyen de transport, une source de difficultés sans nombre.

Or, appréciez cette citation, empruntée au magistral volume publié en 1906 par M. F. Rouget sur « l'Expansion Coloniale au Congo Français » :

A la place du cheval, l'âne rendrait de grands services. On aurait déjà pu, grâce à lui, alléger le service des caravanes, sur la route de Loango à Brazzaville, au temps où ce service fonctionnait. On y songea un moment à Loango. Un colon avait importé des ânes. Faute de ressources suffisantes, il ne put conduire son entreprise à bout. La colonie lui acheta ses bêtes et les plaça dans un de ses postes, à Loudina. Là, les bêtes vécurent en toute sécurité. Elles prospérèrent même, s'engraissèrent, se

reproduisirent. Mais jamais on ne leur fit porter la moindre charge sur la route des caravanes.

« Bienheureuses bêtes devenues budgétivores ! » conclut avec résignation M. Rouget.

Combien de ces « histoires d'ânes » révélerait la genèse de nos colonies, le jour où l'on voudrait se donner la peine d'y aller voir !

***

Un peu plus peuplée, mais combien peu encore, est la contrée dans laquelle nous arrivons. Pourtant, de nombreux espaces où, dans la forêt disparue, quelques grands arbres isolés parmi les hautes herbes, attestent seuls qu'une population dense a existé là. La brousse a recouvert les lieux où vécurent d'importantes agglomérations : seules, les bananeraies, les champs de manioc retournés à l'état sauvage sont demeurés.

« Il y a vingt ans à peine, me dit un de nos compagnons, j'ai connu le fleuve couvert de pirogues, dans tous ces parages. Les premières chaloupes qui remontèrent l'Oubangui eurent même à lutter souvent contre les agressions des piroguiers, forts de leur nombre. Sur chaque rive les villages se succédaient, très importants. En

quelques années, ces populations ont fondu. Ont-elles été anéanties, pour de multiples causes? Se sont-elles retirées en partie vers l'intérieur, sous l'empire de complexes mobiles ? Le fait est là ! Il n'est pas, convient-il d'ajouter, particulier à la rive française ; la rive belge offre le même phénomène, compliqué par le va-et-vient incessant de villages entiers, d'une rive à l'autre, suivant leurs intérêts du moment et le plus ou moins de tension dans leurs rapports avec leurs administrateurs et les Sociétés concessionnaires. »

Précisément, à partir de Imfondo-Desbordesville, nous pénétrons dans une contrée plus peuplée encore. Sur la rive française, les villages se succèdent, relativement rapprochés, tandis que, sur la rive belge, les espaces déserts plantés de bananiers signalent les anciennes agglomérations abandonnées. Le mouvement actuel des indigènes existe donc en notre faveur. Préférence flatteuse, évidemment, mais toute platonique, puisque notre méthode administrative interdit la coërcition pour obtenir d'eux le travail.

Notre aversion pour la « manière forte », laquelle, supérieure assurément dans ses résultats matériels, se justifie toutefois, non seulement par nos traditions, mais, il faut bien le dire aussi, parce que la contrainte, toute défendable

qu'elle apparaisse aux yeux de beaucoup, aurait, dans le cas présent, pour unique résultat de provoquer un nouvel exode des Noirs vers le territoire belge.



La race chez laquelle nous parvenons est celle des Bondjos. Nous les trouverons jusqu'à Bangui. M. F. Rouget s'explique en ces termes à propos de ces sympathiques populations :

Les Bondjos sont des ventres : c'est tout ce qu'il y a de plus bestial en fait d'anthropophagie... Les uns, comme les Pahouins, dévoreront l'ennemi tué à la guerre, par manière de représailles, ou afin d'hériter de ses vertus et de sa valeur : il n'y a pas longtemps que les héros de l'Iliade n'en faisaient plus autant. D'autres sont anthropophages par rencontre ; la faim, l'occasion... quelques diables aussi les poussant : tels les Bamziris, Sangas et Yakomas. Les N'Sakaras avancent d'un degré de plus, ils font la guerre pour se procurer de la viande humaine.

Quant aux Bondjos, aux Langouassis, aux Bougous, ils tuent pour manger. Ils achètent des esclaves pour la cuisine, ils se tuent entre eux.

Le fait est que je vis à Betou une belle fille, d'une vingtaine d'années, venue se réfugier à

notre poste : captive, elle était destinée à être mangée, et, pour la reconnaître en cas de fuite, ses « amateurs » lui avaient coupé une oreille !

Ah ! comme on comprend donc, quand on a vu ces gens de près, l'amour qu'ils inspirent à quelques-uns de nos plus vaillants philanthropes en chambre !

⁂

Bien différents des Sanga-Sanga, chez qui le large pagne formant une courte culotte bouffante, la coiffure tressée en bandeau autour du front chez les hommes, le tablier plat, placé très bas sur « l'arrière-main », chez les femmes, auxquelles la coiffure variée, souvent artistique, donne un cachet si particulier dans ce qu'il y a de rudimentaire, les Bondjos ont un aspect plus farouche encore. Un petit pagne serré couvre les hanches des hommes, nus, et, pour la plupart, la tête rasée. Les femmes cachent leur pudeur sous un tutu bouffant, circulaire, formé de tresse. Comme les belles dames Sanga-Sanga, les élégantes portent de hautes molletières faites d'un spirale évasée, en fil de laiton ; des bracelets, des verroteries, des perles, et, chez beaucoup d'entres elles, un long et lourd carcan de cuivre, rivé au cou. Les

malheureuses traînent nuit et jour cet instrument de supplice qui les attache au village pour la plus grande sécurité des maris ; au fait, quand on y réfléchit, est-ce bien plus sot que l'accès de singulière coquetterie par lequel nos élégantes crurent devoir se ligotter les jambes, pour s'empêcher de marcher, afin de mieux plaire ? Tout, en ce bas monde, n'est qu'antithèses et conventions. Ainsi, il est devenu de mode, sur nos scènes de genre, et même de bon genre, d'exhiber des figurantes ou des danseuses nues. Les vieux messieurs et les collégiens ont immédiatement fait à ce genre d'exhibitions un succès que le bon gros public s'est empressé de ratifier sous prétexte d'art. Par contre, on eût crié au scandale si quelque accessoire, bas noirs ou simples jarretières, eût souligné ces nudités. De même que la statue de Spartacus adornée d'un faux-col, d'une paire de manchettes et d'un chapeau choquerait la pudeur de bien des gens, tandis que le même personnage *in anima vili* est accepté des plus prudes.

Or, c'est seulement en ces pays qu'on peut vraiment se faire une « morale » du nu. On est même bien vite blasé sur ce sujet, je vous assure. Et quand, pendant des heures, des jours et des mois, on a vu, frôlé, involontairement reniflé

aussi, hélas ! des milliers de torses, d'épaules, de seins naissants, tolérables, ou formés, — et alors combien fâcheux ! — de croupes, de cuisses et le reste, l'optique se modifie; le nu seul, pour un peu, paraîtrait convenable : à ce point que si, au retour et sans transition, on en trouvait la mode adoptée pour les réceptions mondaines, peut-être en arriverait-on à trouver cela parfaitement naturel.

Tout est conventions, vous dis-je !



La forte crue de l'Oubangui favorisant notre marche, nous évitons les échouages, fréquents aux basses eaux. Mais, par contre, plus d'hippos ni de caïmans, sauf un de ces derniers, énorme, aperçu nageant tout près du bateau en l'un des rares moments, par une malchance, où nul d'entre nous n'avait sous la main sa carabine. La grande faune aquatique est, par le niveau du fleuve, réfugiée dans la forêt inondée et dans les marigots de l'intérieur. Les aigrettes et les flamants roses, partis, eux aussi. Quelques rencontres, cependant. Tels, de-ci de-là, de grands arbres morts couverts des nids d'une sorte de cigogne vivant en troupe. Un fait à noter, chez

cette faune, est sa tendance à se grouper par races, en agglomérations compactes, Ainsi, à Loukolela, des dizaines de milliers de merles métalliques, à l'admirable plumage, ont adopté pour habitat une des îles du fleuve. Ailleurs, au passage de notre navire,l'air s'obscurcit littéralement d'un vol épais, analogue à celui des corneilles de nos campagnes, en certaines saisons.Ce sont d'énormes chauves-souris, des vampires.Or, nous n'avons vu nulle autre part ni des uns ni des autres. Aux basses eaux, l'aigrette, le marabout peuvent, m'assure-t-on, se tirer couramment. Puis, des aigles-pêcheurs aux serres mi-palmées; des foliotocoles étincelants ; des « gendarmes », sorte de gros serins jaunes dont les nids, pendus aux branches de certains arbres, semblent des fruits ; d'énormes échassiers au vol lourd ; visibles quelquefois, rarement, à cause de l'épaisseur du feuillage : des singes.

L'œil s'amuse. Et les jours passent d'un vite! Pour apprécier vraiment les ressources cynégétiques de ce pays, il faudrait y stationner... Mais nous filons si rapidement, laissant derrière nous le regret de magnifiques occasions manquées ! A Betou, l'agglomération où réside le vieux coquin du même nom, déjà cité, nous avons pris, pour le conduire à Bangui, le capi-

taine Modeste, commandant le détachement de tirailleurs qui y réside. Cet officier, aimable compagnon, me racontait qu'une bande d'éléphants, évaluée à une centaine de têtes, avait, quelques jours auparavant, été signalée dans les environs du village ; elle avait ravagé les plants de manioc et les bananeraies. On était parvenu à en tuer trois. Quels coups de fusil sont réservés au sportsman qu'attirerait vers ces parages l'attrait des grandes chasses en ces pays ! Et, encore une fois, quel profit trouverait la colonie à un tel mouvement, organisé et réglementé ! Nul à l'heure actuelle, ai-je dit, il est à créer; mais un semblable résultat peut s'obtenir, puisque les étrangers l'ont fait chez eux.

La vie définitive dans la brousse a même ses adeptes volontaires. Sur notre parcours, on m'a montré deux établissements différents, habités chacun par un de nos compatriotes ayant fait de l'existence libre et du noble sport de Saint-Hubert, ainsi compris dans sa plus haute acception, le but de son existence. Ces deux résidences, situées en marge des concessions, possèdent leurs vapeurs particuliers.

Le choix d'une pareille organisation ne représente-t-il pas, lui aussi, une conception élevée de la vie ?

***

Puisque j'ai parlé d'éléphants, je crois opportun de donner sur ce sujet, à propos de sa protection dans notre domaine africain, une opinion reflétant, avec mes observations propres, celle de certains de nos compatriotes congolais, très avertis.

« L'éléphant, au train dont vont les choses, aura disparu d'ici quelques années », a-t-il été proclamé de différentes sources, non sans une certaine affirmative quelque peu prématurée.

Cela, je ne le crois pas, au moins pour la partie de l'Afrique que j'ai visitée.

J'aurai parcouru sur le Congo, la Sanga et l'Oubangui près de 5.000 kilomètres, au cours desquels j'aurai vu, à part quelques factoreries, de rares agglomérations d'implantation française : telles Ouesso et Bangui ; et des villages clairsemés, si clairsemés qu'on les compte, sauf aux abords immédiats, de Bangui et d'Ouesso. Le reste, c'est pendant des jours, la forêt tropicale. Certes, derrière ces hautes falaises de verdure, multipliées par l'infinité des bras et des îles, existent dans l'intérieur, des groupements d'indigènes. Mais combien épars ! Dans ces espaces sans fin, loin du contact de l'homme, la faune

vit et croît librement. Avant qu'on en ait tari les réserves, des siècles passeront.

Maintenant, est-il permis de dire que l'exploitation de l'ivoire, pratiquée sur une échelle telle qu'une seule firme en a exporté, en une année, 48 tonnes, peut avoir duré des années sans entraîner une appréciable diminution de l'éléphant ? Cela non plus ne saurait se soutenir.

Longtemps, les hippos et les éléphants ont assuré l'alimentation des premiers Blancs établis à Brazzaville. A Zongo, le petit poste situé sur la rive belge, en face de Bangui, il fut tué, un jour, dans un espace restreint, cinq éléphants qu'on put photographier sur une seule plaque. Ici et là ce temps est fini ; l'éléphant a disparu : il est parti, comme il a abandonné, à quelques exceptions près, le voisinage des chenaux suivis par les vapeurs. Il a cherché des parages plus tranquilles, et n'a eu que l'embarras du choix. Mais il pullule encore ; cela résulte, avec évidence, de ce que j'ai vu et entendu de toutes parts. M. Chaussey, directeur de factorerie, connu au Congo comme jadis « Gérard, le tueur de lions », en Algérie, et malheureusement décédé depuis notre passage, en a tué, seul, pour sa part, plus de 500 : en 29 ans de séjour, convient-il d'ajouter.

Est-ce à dire qu'on ne doive pas protéger l'éléphant ? On l'a fait, administrativement, dans une certaine mesure. Un arrêté du 1er juillet 1904 interdit au Congo la vente et l'exportation des pointes d'ivoire d'un poids inférieur à 2 kilos.

C'est tout. Et c'est peu, dira-t-on, non sans apparence de raison ?

J'ajouterai pourtant que non seulement cela représente le maximum de ce qu'on pouvait faire, mais encore que cette mesure, sage en elle-même, est illusoire par le contrôle presque impraticable de son exploitation, en un pays où la frontière, sur des distances énormes, échappe à toute surveillance possible, et quand une si grande partie de notre territoire congolais est inoccupée effectivement.

Puis, il y a un régulateur à la vente de l'ivoire : c'est son cours. Or, l'ex-Etat Libre possédait d'immenses quantités d'ivoire provenant aussi bien des réserves des rois nègres que du produit accumulé de la chasse. Maintenant que l'Etat Libre est devenu colonie belge, c'est la Belgique qui, peu à peu, écoule ce stock avec une prudence dictée par le souci de ne pas avilir le cours. Et cependant, le tassement est tel actuellement que l'achat intéresse peu, pour le moment, les Compagnies concessionnaires; aussi, l'expor-

tation relève-t-elle, temporairement, cela ne fait pas de doute, plutôt des trafiquants portugais et de quelques « pirates » opérant en braconnant sur le domaine des concessions, que du fait des grandes Compagnies concessionnaires.

Ce ralentissement de la demande, provoqué par le stockage est, croyez-le bien, une cause de restriction plus grande dans la recherche des « pointes » que tous les arrêtés passés et à venir.

Au surplus, ce serait une erreur de penser que la recherche de l'ivoire constitue, à elle toute seule, la principale cause de la chasse indigène. Les Noirs, il ne faut pas le perdre de vue, sont, faute d'élevage et par suite de notre opposition, dans la mesure du possible, à l'anthropophagie, à court de viande. Or, l'éléphant comme l'hippo c'est, pour eux, la bonne aubaine, le large approvisionnement d'une nourriture dont la quantité, obtenue d'un seul coup, ne saurait les arrêter, car la décomposition, même avancée, de la viande ne les rebute pas. Ils nous l'ont bien fait sentir à bord, les misérables ! Ils chassent donc, pour les manger, l'éléphant au piège et l'hippo au harpon. Et comme la majorité des villages échappent à notre surveillance effective et constante, je laisse à de plus malins le soin de trou-

ver, en l'état actuel de ces contrées, la solution efficace de la protection de l'éléphant.

J'irai plus loin : la densité exagérée de l'éléphant serait un fléau pour ce pays ; il en est ainsi dans les régions trop fréquentées par le gros pachyderme. Là, les plantations sont ravagées. Parfois, deux ou trois têtes suffisent à cette besogne. Alors, c'est, pour les malheureux indigènes, la famine ou l'exode. On cite, dans cet ordre d'idées, une contrée, la Léfini, demeurée déserte parce que les éléphants l'ont rendue inhabitable.

L'arrêté cité plus haut apparaît donc pour le moment, comme la seule limite pratique, matériellement possible, de la protection à accorder à l'éléphant : résultat très désirable à beaucoup d'égards, mais que l'on obtiendra seulement par une sévère législation cynégétique, étendue à tout notre Empire Noir (1).

En effet, ce que l'on peut aisément faire, avec, bien entendu, la préoccupation obligée des droits des Compagnies concessionnaires, c'est de tirer, de la chasse sportive de l'éléphant, le parti à la fois fiscal et cynégétique dont j'ai déjà signalé

(1) Une Commission spéciale a été instituée depuis, dans ce but, au Ministère des Colonies.

l'importance, par ailleurs. Question de formule à trouver, simplement.

Un mot pour finir : dans une intention louable certaines propositions de domestication de l'éléphant africain ont été énoncées à différentes reprises. On a excipé, à ce propos, de l'exemple de l'Inde et de l'Extrême-Orient méridional. Cet exemple ne vaut guère, car les Asiatiques ont toujours considéré l'éléphant comme un animal de luxe et de guerre avant tout. S'ils l'ont employé, et encore dans quelle mesure restreinte, à des travaux de force, c'est qu'ils ne disposaient pas des moyens mécaniques devenus partout un outillage de première nécessité. Quant à supposer qu'on pourra jamais faire du portage avec l'éléphant auquel il faut 30 kilos de nourriture quotidienne et son bain chaque jour, en un pays inondé une partie de l'année et dont les routes sont des pistes à peine tracées, souvent recouvertes d'un enchevêtrement de lianes et de racines, c'est une simple hypothèse. Les Belges tentent, depuis dix ans, l'expérience à coup d'argent. Ils ont peu réussi jusqu'ici. Et l'exemple cité, à l'occasion, de deux ou trois individus qu'on est parvenu à apprivoiser, ne prouve pas plus en faveur de l'utilisation possible de l'éléphant d'Afrique que celui de feu Consul, le célè-

bre anthropoïde jadis fêté par les Parisiens, n'a démontré la possibilité de remplacer, au théâtre et à la ville, les snobs par des singes savants.

J'ajoute, ces réserves faites et sans trop croire au succès, que la domestication généralisée de l'éléphant serait, pour les grandes colonies africaines, un bienfait.

BANGUI

La forêt équatoriale a déroulé, depuis des jours, sur chaque rive, le ruban sans fin de ses arbres géants, de ses lianes, de ses plantes arborescentes. A peine, à de rares intervalles, un poste à bois, quelques huttes groupées près d'une bananeraie, ou bien, plus souvent, un espace dénudé, trace bientôt effacée d'une population disparue, vient-il rappeler la présence de l'homme dans ces solitudes.

Mais voici que de hautes collines dessinent, dans le lointain, par-dessus le faîte de la forêt, la ligne estompée de leur cime. C'est à leur pied que s'arrête brusquement, sans transition, comme la mer vient se briser au pied de la falaise, l'Océan diffus des végétations, des marais et des eaux à travers lesquels nous naviguons depuis des semaines déjà.

Immédiatement au delà commence le régime des plateaux. De ce point, où l'Oubangui, étranglé entre des hauteurs abruptes, franchit l'obs-

tacle en deux rapides impressionnants, nous avons fait le chef-lieu et la base de l'immense domaine, depuis le Bornou, le Darfour, jusqu'au delà du Tchad, acquis en ces dernières années à notre pays par une poignée de héros, explorateurs, officiers ou pionniers de la pénétration économique parmi lesquels tant d'entre eux, tels les Moll et les Fiegenschühe, ont payé de leur vie l'honneur d'être à l'avant-garde de notre expansion.



Est-ce le contraste avec l'uniformité, très majestueuse cependant, de la forêt équatoriale ou bien l'impression d'être en contact avec des régions demeurées en partie mystérieuses ou hostiles ?

En arrivant ici, au seuil d'un nouvel échelon de notre domination africaine, on ne peut se défendre d'une impression complexe, avivée encore par le souvenir du drame dont Bangui fut le théâtre, il y a quelques années à peine. C'est là que furent massacrés, et sans doute mangés, par les indigènes, en 1890, l'administrateur Musy et la troupe de tirailleurs qu'il avait avec lui. Lorsque M. Fondère, alors administrateur, homme de valeur et d'énergie, devenu depuis, à

juste titre, une des plus hautes personnalités de l'Afrique Equatoriale, arriva deux mois après à Bangui, assisté de l'administrateur Nebout, ce fut pour y recueillir le crâne et... la montre de son prédécesseur.

Nos compatriotes, attaqués de nouveau, durent, pour se maintenir dans la position, soutenir une série de rudes combats. Ajoutant son horreur à celle de la lutte contre ces brutes sauvages, la variole se mit parmi les tirailleurs. Et comme il avait fallu placer les varioleux en dehors de la palissade pour essayer de soustraire au fléau les défenseurs valides, les Noirs vinrent la nuit enlever les malades pour les dévorer, en ayant soin de laisser sur place quelque abominable trophée, témoin de leur audace et de leur abjection.

L'arrivée de la mission Crampel sauva la petite troupe.



Sur ces lieux, témoins pourtant si récents de ces horreurs, a surgi une cité française, toute moderne. Un groupe : officiers, administrateurs, négociants, attend l'arrivée d'amis, présents à notre bord. De la passerelle, nous apercevons

l'avenue construite le long du fleuve, de belles factoreries, un spacieux poste sanitaire, des bâtiments coloniaux en construction; puis, à mi-côte de la colline boisée, presque vieillot déjà pour ce pays tout nouveau, le « Palais » du gouvernement; au-dessus, dominant la ville, dans une superbe situation, la résidence du commandant supérieur, celle des différents services militaires et le camp des tirailleurs sénégalais, dont les cases circulaires laissent deviner, à travers la forêt débroussaillée, leur toit pointu.

Moins Sénégalais encore que ceux vus ailleurs au demeurant. Les tatouages faciaux, les oreilles démesurément percées de quelques-uns des hommes, suffiraient, à défaut de la différence du type, à révéler une majorité de recrutement indigène. Faut-il le dire, ce recrutement exclusivement ou en majorité sénégalais des tirailleurs destinés au Congo français n'a pas que des partisans. Beaucoup reprochent au Sénégalais de marquer, en ces derniers temps surtout, une tendance à l'infatuation allant, dans certains cas, jusqu'à manquer volontairement, non sans une pointe d'insolence, aux Blancs civils.

De là à l'insubordination, il n'y a guère loin; un assez grave incident dont Carnot fut le théâtre l'a démontré.

Puis, l'héroïsme et les services rendus à la France par ces braves Sénégalais, dans la conquête de son Empire colonial, ont été souvent flattés, leurs hauts fait exaltés devant eux, avec justice, assurément, mais sans toujours peut-être tenir compte de la réserve qu'il faut s'imposer vis-à-vis du Noir, lorsqu'il s'agit de développer chez lui le sens de la personnalité : réserve d'autant plus opportune, en l'espèce, que la plupart de ces Sénégalais sont, non pas du Sénégal même, mais, je l'ai dit, des Bambaras ou d'autres Soudanais, hier encore races d'esclaves. Aussi, quand nombre de personnalités, dont je reflète simplement ici l'expression, marquent une préférence pour un recrutement exclusivement congolais, comme le pratiquent les Allemands et les Belges, cette opinion apparaît-elle défendable... Aussi bien, au demeurant et soit dit en passant, que la mesure qui soustrairait à l'influence pernicieuse des brumeuses et froides garnisons métropolitaines du Nord-Ouest, ceux des officiers qui rentrent en France désacclimatés après un long séjour dans les pays chauds de nos colonies.

Si les partisans du recrutement congolais pour notre Afrique Equatoriale semblent être dans le vrai, par contre, pour qui connaît la

mentalité du Noir et se rappelle certaine circulaire adressée sous le ministère du général André aux officiers de nos régiments indigènes, leur recommandant de réprimer la première faute commise par leurs hommes, sous forme d'un simple petit discours de... « morale militaire », il est permis de supposer quel sourire ironique notre simplicité a pu provoquer chez les officiers des troupes coloniales étrangères qui ont eu connaissance de la circulaire en question.

Les théories édulcorées chères aux apôtres des « Droits de l'Homme et du Citoyen » apparaissent quelque peu ridicules, appliquées aux nègres du Congo... et quelquefois d'ailleurs aussi.



Partant de l'avenue qui longe le fleuve, une autre, large, déjà bordée de constructions, s'avance vers l'intérieur. Un Cercle n'ayant, bien entendu, rien de commun avec le Jockey ou l'Epatant, mais un Cercle tout de même, en attendant la terminaison d'un autre, plus approprié, sert de lieu de réunion, en un coin situé près des Rapides ; coin charmant, noyé dans la verdure et les jolis bambous chers aux reptiles et aux insectes nuisibles.

Bangui a sur Paris la supériorité, révérence parler, de s'être fait en un jour ou presque. L'honneur de cette très remarquable création revient à une initiative récente, à laquelle on ne saurait rendre un hommage trop mérité : celle de M. le gouverneur P.-I. Fourneau.



La vie au loin, en pays perdu, impose, entre compatriotes, certaines obligations auxquelles il est sans excuse de se soustraire. Nous devions donc une visite à la mission établie par les Pères au-dessus des Rapides.

Par un étroit et abrupt sentier qui représente en ce point l'unique moyen de communication entre nos vastes possessions de l'Oubangui-Chari-Tchad et le reste du monde, nous gagnons l'embarcadère où nous attend la baleinière, menée par une quinzaine de pagayeurs, qui doit nous conduire au but de notre excursion.

Un vapeur, l'*Etienne-Vatel*, d'un modèle spécial, bien approprié à la navigation sur le Haut-Oubangui, est là, sous pression. Le bateau fait partie de la flottille d'une Compagnie qui a eu la hardiesse, couronnée de succès, de faire

franchir les Rapides à ses bateaux, ouvrant ainsi l'accès des biefs supérieurs du Bassin jusqu'à Mobaye, par transbordement, à la navigation régulière. Sur la berge, quelques fonctionnaires, un détachement de milice, tout flambant neuf et commandé par un grand diable d'adjudant sénégalais. Nous arrivons juste pour assister à l'embarquement de S. A. le Grand-Duc de Mecklembourg et de sa suite. Le Grand-Duc, en mission, traverse pour la seconde fois l'Afrique, du Congo au Nil.

On nous prie aimablement de différer notre départ pour lui être présentés. Nous acceptons naturellement, la curiosité aidant. Voici bientôt la longue théorie des porteurs, les caisses, les bagages, les armes. Puis le Grand-Duc lui-même, grand blond, type accentué d'officier prussien. Il est en casque et veston kakis ; tenue très civile de touriste. Il passe rapidement en revue la section de miliciens, avec autant de conviction que s'il avait devant lui un régiment de la garde, puis vient causer familièrement avec notre groupe, en insistant particulièrement sur l'accueil gracieux qu'il a reçu en territoire français.

Et, en effet, notre gouvernement a tenu, non seulement à bien recevoir cette mission, mais encore à l'assister officiellement ; un commis-

saire français a même été mis à sa disposition pour l'accompagner jusqu'au bout.

Mieux : on a accordé à la mission, après quelques négociations pour la forme et sans vouloir tenir compte des difficultés créées fréquemment à nos soldats amenés à passer par le territoire de l'Afrique allemande, le passage à travers toute notre colonie d'une importante escorte de soldats allemands des troupes indigènes du Cameroun.

Précisément, quelques-uns de ces hommes arrivent. J'examine avec intérêt la façon dont les Allemands, néophytes de la colonisation, ont compris l'équipement de leurs troupes. Je suis obligé de le dire, tout en tenant compte du fait que c'est une sélection que nous avons sous les yeux : ces soldats sont tout à fait bien. La tenue est le classique kaki, mais la chéchia est roulée sur la tête de façon à former une petite toque, transformation exotique du béret rigide des troupiers teutons. On a évidemment cherché, comme chez les Belges, à éviter les fantaisies du port de notre chéchia.

Les buffleteries en cuir fauve ; le mousqueton à baïonnette courte. Mais le plus remarquable, pour qui sait l'horreur des Noirs d'Afrique pour la chaussure, c'est que les soldats indigènes

allemands sont chaussés de solides brodequins et de molletières, alors que les soldats noirs belges vont mollets et pieds nus,et que les nôtres portent seulement la sandale, généralement ; et encore, la plupart, quand ils ne peuvent faire autrement.

Cette question, qui constitua jadis une grosse difficulté pour les Japonais, inaccoutumés, eux aussi,à la chaussure,est de première importance, cependant, malgré son apparence secondaire, en un pays où les essences épineuses, certains parasites et parfois même les reptiles font tant d'éclopés dans nos colonnes.

Ce n'est pas aux colonies seulement que l'adaptation pratique et le souci de la salubrité dans la conception de l'équipement constituent une force ou une faiblesse pour les armées, suivant que ce côté de leur valeur d'utilisation y est bien ou mal compris.

Officiellement, la mission à la tête de laquelle est placé le Grand-Duc de Mecklembourg doit consacrer les dix-huit mois prévus pour son voyage à des études naturelles et à des chasses. Ces études seront sans doute très poussées, si l'on considère que le prince allemand, — lequel, soit dit incidemment, est le frère du Prince Consort de Hollande, — est au Congo, français ou

belge, déjà depuis plusieurs semaines. De plus, c'est une partie seulement de cette expédition que nous avons vue à Bangui. Le reste, composé d'autres collaborateurs, escortés, eux aussi, doit suivre des routes différentes pour se réunir au gros de la caravane en des points déterminés, et répartir sur un vaste territoire ses investigations.

Admettons donc qu'il s'agit là seulement d'une fantaisie de grand seigneur amoureux de beau sport d'excursions.

Le Grand-Duc passe pour un des émissaires préférés de l'Empereur (1).



La Mission : cinq Pères sont là qui nous font les honneurs de leur humble établissement et de leur modeste chapelle, tour de force d'ingéniosité, dans ce pays ; il a fallu tout bâtir, tout créer avec les ressources presque nulles des éléments pris sur place. Trop éloignés de la ville pour fréquenter d'une manière suivie les Blancs établis à Bangui, soutenus par un appui matériel

(1) Nous appelons l'attention sur ces lignes, écrites en octobre 1910, et auxquelles les événements ont donné par la suite une si saisissante portée.

nécessairement précaire,perdus au milieu d'une population aujourd'hui clairsemée et vraisemblablement rebelle à l'assimilation toute spirituelle qu'ils se sacrifient à lui inculquer, quel idéal il faut à ces hommes, dont la plupart portent l'empreinte du dur climat trop longtemps subi, pour persévérer dans leur œuvre !

Ils la poursuivent cependant, inlassablement, sans souci même, et sont dignes du respect profond, aussi bien de ceux qui ne partagent pas leur foi.



La vie est coûteuse à Bangui, et elle est difficile. On se rend compte des charges grevant des produits européens soumis, pour arriver jusque-là, à tant de transbordements. Apparaît ici, de ce chef, une erreur d'appréciation qui rappelle, sous une autre forme,celle commise par les Belges dans le choix d'emplacement de Léopoldville, leur future Métropole. Pendant une partie de l'année, en effet, la navigation s'arrête à Zinga, dont le seuil doit être étudié par la mission hydrographique,en vue d'une amélioration éventuelle; et, pendant les plus basses eaux, à Ibenga ; tous deux situés à peu de distance de Bangui. Le

choix de l'un de ces deux points, et principalement d'Ibenga, apparaissait donc indiqué comme chef-lieu de l'Oubangui-Chari-Tchad,du moment qu'on en restait au principe, d'ailleurs judicieux, de placer ce chef-lieu à l'extrême pointe sud du nouveau gouvernement et le plus près possible des communications directes avec le gouvernement général, quelque souci qu'on ait alors eu de sauvegarder des relations avec le Nord, notamment avec le Bornou, dont les marchands et les porteurs commencent d'ailleurs à venir couramment écouler leurs produits à Bangui. Des considérations autres,d'ordre purement administratif, ont évidemment prévalu à cette époque, puisque l'important village de Bangasoua, situé aux portes mêmes de Bangui, dépend, par une anomalie évidente, de Brazzaville, distant, à la montée, de dix ou onze jours de navigation à vapeur.

Et le regret de voir ainsi handicapé par l'obligation de rompre charge une partie de l'année, le réel et très bel effort effectué aux confins de notre empire colonial,atténue un peu l'impression si favorable éprouvée à la vue de cet effort.



Notre retour vers Brazzaville s'effectue rapide,

sans incident. Seulement une ou deux violentes tornades, spectacle écrasant de grandeur, si magistralement décrit dans son ouvrage par le colonel Baratier. Nous continuons de naviguer jour et nuit.

Un soir, vers onze heures, nous débouchons dans le Pool par un de ces clairs de lune que peuvent seuls se figurer ceux qui ont vu les ciels tropicaux. Le spectacle est féérique, et majestueux comme une apothéose de la Nature.

Le même soir, le *Lamy* s'amarre à son poste de Brazzaville.

LA MALADIE DU SOMMEIL.

J'aborde là un problème infiniment complexe et particulièrement redoutable, parce qu'il met en jeu l'avenir, l'existence immédiate même de notre nouvel Empire africain, en même temps que les intérêts, devenus très considérables aujourd'hui, qui s'y trouvent engagés.

J'ai attendu, pour en parler, d'avoir parcouru presque entièrement le cycle que je m'étais tracé dans ce pays.

Je ne prétends traiter ce sujet ni en savant, que je ne suis pas, et encore moins en observateur guidé par le souci de considérations personnelles.

Je veux dire ce que j'ai entendu des bouches les plus autorisées, ce que j'ai vu, et le faire sous une forme plus générale que je ne l'ai tenté ailleurs, mais avec la préoccupation d'apporter une contribution nouvelle, si modeste soit-elle, à l'étude de cette question dans son état actuel.

Connaissez-vous rien de plus angoissant, en effet, que d'avoir sous les yeux une population,

aussi inférieure soit-elle dans son essence, d
vivre, même en passant, au milieu de ces hom
mes, de ces enfants, et d'avoir, comme un
obsession, cette sentence de mort, répétée comm
un glas par les mieux avertis : « Si l'on ne pa
vient pas, « sans délai », à enrayer le mal d'i
quatre ans, c'en est fait de cette race tout enti
re !... » Quatre ans ? On m'a dit, en certains lieux
« Trois ans ? Deux, même !... »

Sans délai ! Dans ces contrées immenses, c
les distances courantes sont des centaines d
kilomètres, et six ou sept mois générалemen
nécessaires pour recevoir de France la délivranc
d'un ordre émanant du Congo !

La terreur inspirée par la maladie du somme
a gagné l'Europe elle-même. On ne sait pa
exactement, ni autre chose que ceci : une part
du monde est décimée et les peuples qui l'hab
tent appelés à disparaître à brève échéance ; le
Blancs, jusqu'à ce jour réputés indemnes, son
frappés à leur tour.

Quelle part de vérité, quelle part d'erreur,
a-t-il là-dedans ?

***

Tout d'abord un fait déconcerte. Avec beau

coup d'autres, est-il juste d'ajouter : la trypanosomiase, nom donné par la médecine à la maladie, est connue depuis plus de cent ans. On la signale notamment aux Antilles : des Noirs, transportés d'Afrique, furent reconnus atteints du mal, mystérieux alors ; mais ils s'éteignirent sans l'avoir propagé. D'autre part, les Boers connaissaient depuis longtemps une mouche dont la piqûre, mortelle aux animaux, était inoffensive pour l'homme. Et l'on parla pour la première fois de la tsé-tsé, le monstre infime, l'insecte au vol rapide, saccadé, aux ailes croisées, en ciseaux, au corps noir, allongé, rappelant dans son ensemble l'inoffensif petit taon de nos bois. La tsé-tsé, dont le nom seul donne le frisson à plus d'un très brave, comme l'évocation d'un des pires fléaux qui aient frappé l'humanité.

On commença seulement à se préoccuper sérieusement de la tripanosomiase en Afrique, à partir de 1902 ; cependant il n'y a pas plus de trois ou quatre ans qu'elle a inquiété pour les Européens. Non pas qu'elle n'ait auparavant sans doute frappé quelques-uns d'entre eux ; mais il ne vint alors à la pensée de personne d'attribuer les accidents à la maladie du sommeil. Devant l'évidence, il a fallu ouvrir les yeux. L'institut Pas-

teur, dès le début saisi, a mis l'étude de la tripanosomiase au premier plan de ses travaux; on a établi le diagnostic de la maladie, institué son traitement. Des malades ont été soignés .D'autres le sont actuellement. On cite des guérisons. Ainsi, j'ai vu à Ibenga un directeur de factorerie traité à Paris, et rétabli. Un Institut Pasteur fonctionne maintenant à Brazzaville. On a, dès le début déterminé l'agent de propagation de la trypanosomiase. C'est la tsé-tsé. Mais est-ce bien elle seule? Des spécialistes croient, sous certaines conditions, un pouvoir nocif au moustique. D'autres vont jusqu'à étendre ce pouvoir aux piqûres de tous les insectes « perforants » parasites de l'homme. Un agent de factorerie m'a cité le fait d'un village « fauché » en peu de temps, alors que jamais une tsé-tsé n'y fut constatée ; par contre, une mouche jaune, fort redoutée des Noirs, infestait ces parages. Le docteur Eckenroth, le très distingué directeur de l'Institut Pasteur de Brazzaville, a constaté, au cours d'un voyage d'études, que telle région envahie par la tsé-tsé ne présentait aucun cas de trypanosomiase, alors que telle autre, où la mouche était également abondante, était profondément atteinte. Pourquoi ici et pas là ? On l'ignore encore. Comme on n'est pas bien fixé non plus, à ce

jour, sur les conditions dans lesquelles la mouche est dangereuse. Un fait est établi : c'est que la piqûre est inoffensive si la tsé-tsé ne s'est pas auparavant posée sur un « sommeilleux », comme on appelle couramment ici les trypanosomés. On a dit aussi que la tsé-tsé, parasite également de l'éléphant et du caïman, existe seulement dans les régions habitées par ces animaux. De là à en déduire une corrélation entre la présence des uns d'une part, et l'infection de la mouche d'autre part, il n'y avait qu'un pas. Une telle supposition ne semble pas, toutefois, devoir prévaloir.

Même incertitude en ce qui concerne la durée pendant laquelle la tsé-tsé est susceptible de véhiculer le trypanosome. On a longtemps cru que, deux heures après avoir été contaminée, elle cessait d'être infectieuse. Les recherches scientifiques effectuées démontrent que cette durée peut être portée à 36 heures. Des mouches mises en observation auraient même conservé des trypanosomes dans la troupe pendant un mois et demi !

Le rayon d'action de la tsé-tsé semble plus certain. Elle a pour habitat les berges boisées et ne pénètre guère au delà de quelques centaines de mètres des rives. Les piroguiers et les

navigateurs, les riverains sont donc particulièrement exposés.

Enfin, et je donne cet avis tel quel, des missionnaires auraient observé la fréquence de la trypanosomiase chez les peuplades mangeuses de manioc, nourriture souvent fermentée, mal préparée, insuffisamment débarrassée de l'acide prussique qu'elle contient en abondance, et la rareté de la maladie, au contraire, dans les villages ayant la banane pour base de nourriture.

Dans un autre ordre d'idées, on a préconisé la plantation, près des habitations, de citronnelle; l'odeur de cette plante, très abondante ici, contribuerait à tenir éloignée la tsé-tsé.

Ce qu'on sait de façon précise, par exemple, c'est que la tsé-tsé se montre seulement entre le lever et le coucher du soleil, à l'encontre de l'affreux moustique qui, lui, n'a de trêve ni jour ni nuit.



Quant à formuler une appréciation précise sur les ravages causés dans l'Afrique Equatoriale par la trypanosomiase, non seulement dans notre colonie, mais en territoire belge, anglais, portugais et allemand, cela est à peu près aussi difficile

actuellement qu'il le serait d'effectuer le recensement de la population elle-même : c'est-à-dire impossible. On sait seulement une chose : c'est que des villages entiers ont disparu. Des pays jadis très peuplés sont devenus des déserts. En d'autres endroits, là où il y a quelques années vivaient des agglomérations de plusieurs milliers d'habitants, ne subsistent plus que quelques cases, habitées par une population infime, tombée au dernier degré de la misère physiologique.

Le Haut-Ogooué, la Haute-Sanga, le Lobaye et bien d'autres régions sont ravagées. Carnot, hier centre florissant, à peu près anéanti. Tout cela résulte d'unanimes témoignages.

Est-ce à dire que, dans la longue randonnée que je viens d'effectuer, j'aie eu couramment sous les yeux pareil spectacle? Non. Sans doute, à peu près partout, ai-je dû être en contact avec des sommeilleux. Dans les villages, j'ai vu des débiles, quelquefois des « squelettes ambulants ». Mais ce pouvaient être aussi bien, pour un œil non exercé, des phtisiques, car la phtisie fait aussi de grands ravages parmi ces populations, des fumeurs intoxiqués de chanvre, type assez fréquent, ou de simples dégénérés. J'ai, plutôt rarement, eu l'occasion de contempler le spectacle déjà décrit de malades arrivés à la dernière

période, misérables loques humaines que n'anime même plus un reste de vitalité dans le regard.

En revanche, tant sur la rive belge que sur la rive française du Congo et de l'Oubangui, j'ai maintes fois constaté la trace de villages abandonnés, et traversé des territoires, non pas déserts, mais complètement dépeuplés.

Il convient toutefois de faire une importante restriction à ce propos : les populations riveraines de l'immense réseau fluvial représenté par le Bassin congolais furent bien, jadis, d'une densité certaine, tout au moins dans quelques parties ; notamment dans celles situées sur un vaste parcours en aval de Bangui. Et elles ont disparu.

Doit-on en inférer qu'elles ont été anéanties ? Une telle supposition peut constituer une erreur.

Elles ont, bien plus probablement, transféré dans l'intérieur leurs villages. Elles échappaient ainsi à notre contact constant, redouté d'elles comme l'est toujours celui d'une race inférieure lorsqu'elle se trouve abordée brusquement par une race supérieure.

De plus, et cela ne semble faire aucun doute, la perception d'impôts collectifs par village a amené, outre d'inévitables fausses manœuvres et parfois des abus, une inégalité forcée de traite-

ment, entre les agglomérations soumises à notre administration, grâce à notre pénétration régulière par des voies navigables, et celles, bien plus nombreuses, que leur éloignement dans la brousse, leur irréduction même, soustrayaient à notre action.

On ne peut donc être surpris de la tendance manifestée par les peuples riverains, à recourir à l'exode afin d'obtenir un statut meilleur.

De là à attribuer à la seule maladie du sommeil le vide qui s'est produit en telle ou telle région, il y a un pas; et l'on ne saurait le franchir qu'avec la plus extrême circonspection. Il demeure toutefois un principe à retenir : c'est la défectuosité de notre mode d'impôt indigène et l'intérêt évident qu'il y aurait à chercher une formule, adaptable à ce pays, pour y appliquer l'impôt personnel, contrôlé pour ainsi dire mécaniquement, tel qu'il a été appliqué avec succès à Madagascar.

Il faut, en effet, à tout prix, dans les circonstances actuelles, éviter les exodes en masse des populations contaminées; or, notre fiscalité indigène les provoque, au contraire.

Enfin et surtout, j'ai eu, partout, dans tous mes entretiens avec nos compatriotes du Congo, le sens très net d'une obsession, allant depuis l'appréhension personnelle jusqu'à une légitime

préoccupation pour les destinées futures de notre Empire Noir.

Ici, la maladie du sommeil revient sur le tapis des conversations, comme, en France, le scandale ou le potin du jour. Ce n'est pas peu dire.



Un point d'interrogation se posait : Que pensent les Noirs du mal qui menace de supprimer leur race? Comment apprécient-ils les efforts, si imparfaits soient-ils, que nous faisons pour les défendre ?

Les Noirs, sur ce point comme en tout, ne pensent pas grand'chose. La plupart attribuent leur misère à l'influence du « mauvais fétiche », et s'en remettent du soin de les protéger aux fantaisies charlatanesques du féticheur. Ils considèrent plutôt les mesures prises par nous comme « Manières de Blanc » comportant une forme nouvelle de vexations.

Un malade est-il, dans un village, arrivé à la dernière période, qu'on le porte, avant la fin, dans la brousse, où la panthère ou les fourmis rouges se chargent des obsèques.

Mais il y a pis et plus néfaste pour notre intervention :

Il s'est établi parmi les Noirs une tradition stupide : c'est de considérer la trypanosomiase comme une maladie honteuse ! Aussi, s'en cachent-ils tant qu'ils le peuvent et n'acceptent-ils les soins que contraints.

Au fait, cela paraît inepte. L'est-ce beaucoup plus que le préjugé inexplicable et contre lequel nous commençons seulement à réagir, en vertu duquel tout homme, atteint, au régiment, de certaines maladies, se voyait infliger, préalablement à toute cure, une punition ?

Une telle mentalité, qui rend chez les Noirs la traduction du mot « sommeilleux » synonyme d'une injure, n'en crée pas moins un obstacle de plus à notre intervention sanitaire.

Ecoutez, disait le docteur E. Vidal, dans une conférence prononcée à la Société de Géographie d'Alger, en quels termes émouvants le dévoué père Cambier, des missions de Scheut, préfet apostolique du Kasaï, décrit un de ces lazarets misérables, que la charité a élevés au Congo pour recueillir les dormeurs :

Il est huit heures du matin. Les rayons du soleil naissant dorent les toits des quelques maisons qui abritent près de cent cinquante malades du sommeil. Déjà ceux qui sont encore les plus robustes parmi ces infortunés se sont traînés ou dehors pour ré-

chauffer, sous les caresses du soleil, leurs membres engourdis par la nuit froide et brumeuse de la saison sèche. D'aucuns ont gagné le tronc d'un arbre couché par terre, s'y sont assis et se sont endormis bientôt après. Les uns, s'étant posés la tête en arrière, finissent par perdre l'équilibre et tombent à la renverse. Les autres, ployés d'abord en avant, leurs mains prenant appui sur les genoux, s'effondrent bientôt, face première, sur le sol.

Quelques malades de la même catégorie se sont adossés au mur, à quelque pieu de la palissade; et là, les genoux à demi pliés, les bras ballants, les yeux ouverts, ils dorment debout, jusqu'à ce que la fatigue les fasse s'écrouler, sans leur arracher pourtant ni plainte ni gémissement. Si on négligeait alors de les éveiller, ils resteraient sur place et seraient, comme tant d'autres malheureux chassés ou perdus dans la brousse, foudroyés par le soleil de midi.

D'autres malades, déjà moins robustes, recherchent plus avidement encore la chaleur du soleil naissant. Mais n'étant plus maîtres de leur équilibre, ils font un violent effort pour avancer de quelques pas et vont s'abattre de tout leur poids contre la muraille, une palissade, la terre nue, voire contre d'autres malades. Maintes fois, quand nous nous rendons au lazaret pour la visite du matin, nous trouvons la porte obstruée par un monceau d'hommes impuissants à se relever. Un premier malheureux s'étant échoué sur le seuil, d'autres ont butté contre l'obstacle, et le tout a fait une lamentable grappe de corps entrelacés tandis que des cris de rage vont porter au loin les accents d'une détresse aux abois.

Sommes-nous au dernier terme de la misère humaine ? Pas encore. Les malheureux que je vous présente maintenant sont-ils encore vivants ? L'œil pourrait s'y tromper. Voyez ces os saillants comme ceux d'un squelette ensaché dans la peau ; ces yeux fixes, exorbités; ces lèvres encroûtées, agglutinées par le feu de la fièvre ; cette bouche gangrenée d'où s'échappe une salive jaunâtre découlant en filets infects sur la poitrine décharnée : ce sont nos dormeurs de la troisième catégorie.

Et maintenant, écoutez encore. J'ai abordé des pauvres créatures portant des plaies hideuses sur les membres. Par moment, un mouvement convulsif anime ces épaves humaines dont les bras voudraient s'agiter pour éloigner une nuée de mouches s'acharnant sur des chairs putrides. Posez une question à ces infortunés. Ils feront effort pour se redresser et leurs dents desserrées laisseront passer ces mots : « Blessure, feu » ; et, à bout de forces, ces malades s'effondreront à nouveau sur la natte. Avez-vous compris ? C'est l'histoire de centaines de malheureux qui, sans le savoir, ont poussé un pied, une jambe, un bras dans le feu qui brûle au milieu de la case, et qui, vu leur faiblesse, ne sont pas parvenus à le retirer. Et c'est dans cette effroyable position qu'on les retrouve, parfois après des heures, parfois après toute une nuit, les membres atteints ne présentant plus que des chairs noircies, boursouflées, cuites jusqu'aux os.

L'agonie de ces pauvres dormeurs est souvent bien longue. Pour le grand nombre, le râle persiste pendant quatre et cinq jours. Dès qu'ils se trouvent en

cet état, on les dépose sur une natte. Le lendemain, on les retrouve exactement dans la même position que la veille, sauf que la bouche est plus écumeuse, les yeux plus vitreux, les mains plus crispées et la tête plus rejetée en arrière par la courbe de l'épine dorsale ployée comme un arc.

Il n'est pas rare qu'une caravane de fourmis s'acharne la nuit sur ces cadavres vivants et, de leurs mandibules d'acier, creusent de larges sillons dans les chairs. La victime, impuissante, ne bouge pas. Si je parle encore des rats et autres animaux qui s'attaquent aux membres inférieurs, c'est pour donner une idée de l'effroyable torture endurée par ces infortunés que leur faiblesse prive de toute défense, alors que leur intelligence garde encore toute sa lucidité.

A ces spectacles dignes de l'enfer du Dante, vous croyez que l'on ne puisse rien ajouter ? Détrompez-vous. Entendez-ces cris de joie féroce, ces ricanements de hyènes attroupées autour du cadavre dont elles fouillent les entrailles. C'est effroyable. La maladie du sommeil produit, chez certains individus, la folie furieuse. Il faut enchaîner ces malheureux, qui gesticulent frénétiquement et qui n'ont conservé de l'homme que ce qu'il en faut pour dépasser la bête en cruauté. Nous trouvâmes nn jour un dormeur dont l'un de ces déments avait fracassé le crâne. Un autre, mutilant un cadavre en décomposition, avait découpé une partie du mollet et dévoré cette chair nauséabonde.

Descendons encore un degré, le dernier. De petits mioches, encore à la mamelle, s'efforcent de puiser

au sein de leur mère, dormeuse agonisante, un lait tari depuis longtemps. Aussi, c'est à peine si l'on distingue sur le giron de cette femme l'enfant émacié jusqu'à l'invraisemblance. Et tout à l'heure, quand la mort aura fini son œuvre, nous retrouverons le pauvret enchaîné dans les bras rigides de la mère qui semble avoir voulu, par une étreinte suprême, le garder avec elle pour la tombe.

Et le docteur Vidal ajoutait :

Quelle horrible vision ! Connaissez-vous une page d'Edgar Poë, de Baudelaire, de Max Maurey ou d'André de Lorde qui soit plus douloureuse et plus poignante ? J'en doute. Pourtant rien n'est plus exact que cette navrante description. Comme j'ai pu m'en convaincre en suivant à Paris deux nègres atteints de la maladie du sommeil, traités à l'Institut Colonial, et à Hambourg des officiers allemands revenant d'Afrique et soignés à l'hôpital des Maladies tropicales chose plus navrante encore, le domaine de la maladie du sommeil, localisé jadis au Bas-Congo, s'étend chaque jour à l'Est, au Nord, au Sud, de l'Océan Atlantique à l'Océan Indien, du Cap de Bonne-Espérances aux sables du Sahara... Aucune région n'est certaine d'être épargnée, et les dormeurs sont nombreux à l'heure actuelle tout aussi bien dans le Darfour et le Soudan Egyptien que dans la Rhodésia et et le Zoulouland. Les régions tout particulièrement frappées sont la côte Ouest de l'Afrique Equatoriale, du Sénégal à Saint-Paul-de-Loanda, la Sénégambie, le Congo portugais, le Congo français et l'Etat Indé-

pendant du Congo. Mais toute l'Afrique est menacée, et nous nous trouvons en présence de l'épidémie la plus destructrice et la plus nuisible à la colonisation du Continent Noir.

S'il est reconnu que les Blancs paient, eux aussi, leur tribut à la trypanosomiase, il convient de ne pas s'exagérer le danger qu'ils courent, car, jusqu'ici, la proportion des trypanosomés est demeurée faible parmi eux. Elle le demeurera vraisemblablement ; leurs vêtements, — les « vieux broussards » du Congo recommandent l'ampleur, la couleur blanche de préférence, et le port de jambières, — leur force de résistance, leur hygiène, le confortable de leurs habitations, tout concourt à les protéger. De plus, il semble prouvé que le rapatriement immédiat des Européens reconnus atteints atténue singulièrement les conséquences de la maladie et augmente les chances de guérison ; et puis, on peut être piqué 100, 1.000 fois sans être infecté. Je n'en veux pour preuve que le grand nombre de Blancs rencontrés là-bas et qui comptaient à leur actif 10 ans, 20 ans et plus, de séjours successifs au Congo, sans en avoir été autrement éprouvés.

Il faut bien le dire aussi, de même que quelques personnes nient la nécessité de la quinine

en ces climats, de même certains Européens se rient des mesures élémentaires de prudence. D'autres, minés par des contingences étrangères, physiologiquement affaiblis, sont un terrain propice aux influences morbides et sont touchés, par cette cause de moindre résistance, plus que par l'inoculation de la trypanosomiase elle-même.



Du succès de notre lutte contre la maladie du sommeil dépend l'avenir de l'Afrique Equatoriale, disais-je. Une semblable énonciation, ainsi formulée, comporte cependant d'être envisagée sous une forme très restreinte. Car il faut, en cette matière, ne pas perdre de vue une considération essentielle : c'est que la trypanosomiase est limitée aux seules races vivant sur le bord immédiat des rivières. Les autres sont indemnes ; elles le demeureront si la tsé-tsé est vraiment l'unique agent de transmission, puisque cet agent lui-même disparaît dès qu'on s'éloigne des cours d'eau. Or, certaines parties de notre Afrique Equatoriale, et vraisemblablement les plus peuplées, se trouvent dans ces conditions. S'agirait-il de sauver seulement les populations qui, habitant la zone infectée, sont en péril, que le pro-

blème n'en demeurerait pas moins formidable ni moins angoissant. Car si jamais une question générale d'humanité fut en jeu, n'est-ce pas celle qui nous met brutalement en face de l'anéantissement éventuel d'une race, et n'avons-nous pas coûte que coûte l'impérieux devoir de nous en faire les défenseurs, nous qui nous sommes imposés en dominateurs à ces populations? A ce titre, pouvons-nous oublier un instant ce qu'il adviendrait de nous-mêmes, de nos très considérables engagements dans ce pays, le jour où, avec la disparition, fût-ce partielle, des autochtones, nous verrions s'anéantir en même temps l'auxiliaire sans lequel notre présence dans toute une partie du Continent Noir menacerait de devenir stérile ?



Qu'avons-nous fait? Que faisons-nous en de si redoutables conjonctures? Nous avons envoyé des missions, — la mission est très en honneur dans nos colonies, il en fut de moins urgentes, — et nous avons agi, dans la trop faible mesure de nos ressources, en partie compensée par l'admirable dévouement de ceux qui se sont chargés d'assumer la responsabilité de la lutte. J'ai parlé

de l'Institut Pasteur de Brazzaville, où, parallèlement avec les Belges, les Allemands et les Anglais, intéressés comme nous, sont poursuivies et pratiquées sur place les études entreprises depuis plusieurs années déjà par l'Institut Pasteur de Paris. Un camp de ségrégation pour les trypanosomés a été organisé à deux kilomètres de Brazzaville. Les indigénes atteints, — là, la proportion à peu près constante est de 10 0/0 environ, — sont soumis au traitement par l'orpiment dont la propriété est de les rendre réfractaires à la contamination extérieure. La cure elle-même consiste dans des injections d'atoxyle, remède sur les résultats duquel les savants ne sont pas malheureusement unanimes, convient-il d'ajouter. Ce traitement est maintenant combiné avec la provocation d'abcès de fixation. Une certaine école a porté ses recherches vers une analogie de nature, donc de traitement avec la syphilis. Cette hypothèse ne s'est pas trouvée confirmée jusqu'ici. Le docteur allemand Von Raven expérimente, au Togo, l'arsenophenglycine.

Chez nous d'autres postes sanitaires, à Bangui et à Ouesso notamment, mais bien rares et bien éloignés les uns des autres, puisque, sans autre poste intermédiaire, Bangui est à 1.500 kilomètres de Brazzaville, et Ouesso à 1.300, poursui-

vent la lutte dans leur rayon d'action possible.

Les Noirs embarquant sur les vapeurs, seul moyen de grande communication encore en vigueur dans notre Congo, sont soumis à un examen et retenus en traitement s'ils sont reconnus atteints. Ces mesures sont appliquées d'autant plus sérieusement qu'on a établi une corrélation vraisemblable entre le développement des communications depuis notre implantation au Congo et la propagation du fléau.

On recommande le débroussaillement autour des habitations. Peut-on faire plus? Arrivera-t-on à l'évacuation des agglomérations indigènes riveraines pour concentrer les points de contact avec l'hinterland en un certain nombre de centres répartis suivant les besoins, et plus facilement défendables ? Ou bien se trouve-t-on, comme l'ont pensé quelques-uns, en présence d'une de ces « vagues de mort » qui ont frappé l'humanité, à certains intervalles, telles la peste, le choléra ou la lèpre, puis se sont, tantôt résorbées par la force de la nature, tantôt effondrées devant l'intervention de la science victorieuse? Qui saurait affirmer cela aussi? Ou le nier, quand on songe à l'extension, foudroyante et mystérieuse à la fois, d'un mal depuis si longtemps connu, signalé presque fortuitement par des tra-

vaux anciens et dont la présence ne se décela même pas aux explorateurs modernes, nos contemporains d'hier, qui ont ouvert l'Afrique Equatoriale tout entière à la civilisation.

Mais, par contre, aussi, comment se défendre d'un trouble profond devant l'écrasement de la tâche? C'est sur des milliers et des milliers de kilomètres qu'il faudrait pouvoir opérer; comme c'est malgré elle, contre son apathie, son aversion, sa nudité, sa misère physiologique, sa malpropreté, sa fréquente inaccessibilité et ses tares, qu'il faut, à tout prix, sauver cette race !

N'est-ce pas tragique, cela?

Il faut tout tenter. A quoi bon les efforts économiques ou politiques,s'ils doivent se briser finalement contre la fatalité, si tout n'est pas employé contre elle? Tout! Mais quoi?...

Et, pourtant, nos pères, au moyen âge, ont sauvé notre race de la lèpre.

Notre époque de la science, cette science qui fait notre orgueil et notre supériorité sur les autres hommes, demeurera-t-elle impuissante ici? Demain le dira.

Mais ceci domine : le temps presse. On doit regarder la situation en face, prendre sans délai les mesures nécessaires, aussi rigoureuses soient-elles : dussent-elles aller jusqu'à l'adaptation

moderne des méthodes jadis employées contre la lèpre. Et savoir sacrifier à cet objet les ressources voulues.

Temporiser, hésiter, consacrer à des dépenses somptuaires, en dépit de leur étiquette utilitaire, des ressources si impérieusement nécessaires alileurs, cela serait assumer une terrible responsabilité dans les incalculables conséquences qu'entraînera avec elle la propagation des ravages causés par la trypanosomiase, si l'on ne parvient pas à l'enrayer.

DE BRAZZAVILLE A L'OGOOUÉ

Depuis quelque temps déjà, nous sommes de retour à Brazzaville. Dans le cadre somptueux, et d'ailleurs unique là-bas, d'une hospitalité bienveillante, nous nous sommes reposés, devant l'admirable panorama du Pool, de notre longue randonnée. Repos d'ailleurs coupé d'une rude excursion dans les monts du D'Joué, au Nord de Brazzaville, vers ce massif dont les richesses cuprifères permettent, affirme-t-on, d'incalculables espérances. Rude, en effet, quand, après avoir quitté, à mi-route, le truck aménagé, qui, par le railway minier, seul là-bas, établi entre Brazzaville et les mines de Mindouli, nous avait amenés à M'Bamou, il nous fallut gagner, de jour, par de longues étapes dans un pays terriblement accidenté, en plein Equateur, un autre point minier, nommé Renéville, et situé loin à l'Est de la voie. Un convoi de cent Noirs, accompagné de quelques miliciens, nous avait été procuré par le très aimable administrateur, en rési-

dence avec sa charmante femme, à M' Bamou. Mais lorsque, déjà loin de notre départ, nous avions voulu monter dans nos chaises, nos porteurs, de grêles Ballalis, n'avaient pu nous transporter. Et nous avions dû, des journées entières, sous le soleil de plomb, marcher, marcher... à nous demander si jamais nous atteindrions le but.

Ah ! ce fut dur ! Mais combien pittoresque, beau, inoubliable, ce trajet dans la brousse et dans la montagne ! Et ces couchers à la belle étoile, sur le lit de camp, appuyé à quelque case de village, avec le seul abri de la moustiquaire. Et ces repas improvisés, à l'ombre de la grande forêt, le long de quelque ruisseau. Et, sur le faîte des monts, ces éblouissants panoramas, se déroulant dans une succession sans cesse variée. Puis, cette arrivée à Renéville, dans les cris de fête et le galop de nos Noirs, au milieu du crépitement des cartouches de dynamite, en ce village minier de Renéville, pavoisé, et dans la joie des quelques vaillants compatriotes qui sont en train de fonder là-bas un centre nouveau à l'activité de notre race !... Comme un lit, de « vrais » repas, un home, même si simple, nous avaient paru bons, alors !

Puis, ç'avait été le retour, par un autre tracé où, de Gampaka, nous avions été contempler ce

spectacle des Rapides du Congo, indescriptible de grandeur, de puissance naturelle et de violence.

Qui n'a pas subi cette majesté des choses n'a pas intégralement vécu.

***

Une foule blanche, des casques, des galons, des toilettes claires, un ensemble élégant dans le cadre fruste de la berge encore presque sauvage, dominée par la falaise rouge sur laquelle est construit le Plateau, quartier administratif de Brazzaville.

Le Tout-Brazzaville vient saluer le gouverneur général que nous allons accompagner dans l'Ogooué. La *Valérie*, qui doit nous transporter sur la rive belge, s'éloigne, tandis que s'agitent longtemps les mouchoirs.

Nous partons avec ce petit serrement de cœur dont on ne se défend jamais quand on laisse derrière soi quelques amitiés, et le souvenir d'instants charmants ; d'une étape nouvelle, si récente, et déjà un souvenir.

Dans un coin, perché plus haut pour nous voir plus longtemps, une petite silhouette, noire dans son pagne clair. C'est Matassa, mon boy, le petit sauvage déjà dégrossi, adroit comme un singe et

femme de chambre et valet de pied, doux, craintif, silencieux et malin ; singulier spécimen de ce que peut donner en si peu de temps le contact de nos usages avec ces primitifs, lorsqu'ils appartiennent à des races assimilables ; car toutes ne le sont ni ne le seront d'ici longtemps, parmi ces Noirs. Un instant, nous avions songé à l'emmener, par fantaisie. Mais ces essais réussissent peu généralement. Nos durs climats tuent vite ces gens, et ceux qui résistent se gâtent en un rien de temps, dans nos villes, où le mal seul les attire.

Ils sont si loin de nous, encore, ces êtres dont nous prétendons faire des civilisés ! Leur cerveau ne raisonne pas comme le nôtre, et leurs raisonnements nous déconcertent parfois, dans leur logique paradoxale :

Un docteur opère un Noir et le guérit. Une fois sur pied, le patient vient trouver le docteur et, le plus naturellement du monde, lui demande un présent : « Toi m'as sauvé; toi mon père. Alors, donne un « mattabitch ! » Un cadeau !...

Je me souviens avoir assisté, dans cet ordre d'idées, à une scène à la fois comique et attendrissante : un jour, à une halte, arrive un Noir, déjà âgé, quarante-cinq ans peut-être. C'est beaucoup pour un Noir de ces pays. Cet homme était un

chef du voisinage. Il avait appris la présence dans sa région d'un de nos compagnons avec lequel il avait fait la guerre, jadis. Aujourd'hui, devenu aveugle par la variole, il voulait revoir « son » Blanc, qu'il ne reconnaîtrait plus qu'à la voix. Tel l'Homère antique, le vieux guerrier venait en effet, guidé par un des siens. La conversation s'engage et, aussitôt très ému, vraiment, le visiteur nous offre un canard, mais, par contre, demande successivement un costume, du vin, une bouteille d'alcool et, enfin, un peson pour faciliter ses achats de caoutchouc à ses sujets. « Mais, fait notre ami, tu vas finir par me demander la lune ! » — « Voyons, riposte le chef, persuasif, toi connais bien manières à Noirs !... »

Mon boy avait son boy, pour le servir, et je ne suis pas sûr que ce sous-boy n'eût pas son boy.

Les Noirs traitent leurs femmes en bêtes de somme, qu'elles sont, en réalité, et le désir des femmes d'échapper au joug indigène les incite à rechercher l'union, si éphémère soit-elle, avec le Blanc.

Peu d'enfants naissent de ces « ménages », cependant, le temps paraît bien éloigné où les métis compteront comme un élément de la population. Il en naît pourtant quelques-uns. Les missions religieuses recueillent le plus souvent,

après le départ du père, ces pauvres êtres que la mère abandonne presque toujours, sans qu'on puisse attribuer à ce désintéressement de l'antipathie pour le Blanc.

Fait à noter, toutefois, et qui tendrait à confirmer l'incompatibilité des races : en Afrique Equatoriale, la femme indigène se montre tout à fait réfractaire à l'allaitement des enfants Blancs, d'ailleurs rares.

Il n'apparaît donc en ces pays aucun symptôme permettant de prévoir l'éclosion d'une race nouvelle, née de la fusion des sangs, comme cela s'est produit dans d'autres pays de colonisation.



On s'attache malgré tout à ces gens comme à des êtres plus faibles. Pauvre Matassa, qui m'a suivi pendant des semaines comme un petit chien fidèle. Quel sort l'attend ? Fera-t-il un sommeilleux, lui aussi ? Finira-t-il dans le ventre d'un caïman, comme, l'autre jour, ce boy enlevé tout près de notre résidence ? Ou bien, multiple marié, — « moi pas encore, parce qu'y en a trop petit » déclarait-il — retournera-t-il dans son village, redeviendra-t-il un consciencieux sauvage oublieux de ce qu'il aura vu et appris ? A moins que

je ne le retrouve un jour, en frac et cravate blanche, imposant maître d'hôtel d'un Palace congolais ?

« Ne vous inquiétez pas de lui, me dit un vieil Africain auquel je fais part de mes réflexions. Il vous a déjà oubliés, puisque dix minutes se sont écoulées depuis que vous l'avez quitté, et comme il est « dessalé » maintenant, il « connaît manière » pour rouler les Blancs. Son avenir est assuré. »

J'allais m'attendrir : ces fortes paroles m'ont fait me ressaisir.



Kinchassa, sur la rive belge. A Brazzaville, le cachet du départ avait été souligné par l'importance du cortège officiel et le pittoresque de l'embarquement : à défaut de tout moyen établi de communication entre la terre et les bateaux, grave problème encore loin sans doute de sa solution, puisqu'il est soumis aux méditations de la technique officielle, on avait dû improviser, séance tenante, un moyen de fortune avec des madriers jetés sur des chalands mouillés là par hasard. L'embarquement avait un peu manqué de majesté.

A Kinchassa, un ou deux fonctionnaires belges reçoivent seuls le gouverneur général, mais la *Valérie* vient commodément accoster à un large ponton flottant, pavoisé, pour la circonstance. Ce ponton, flanqué d'un puissant appareil pour le levage des bateaux, est là depuis des années déjà, malgré le voisinage du port, important, de Léopoldville.

Les Belges n'aiment évidemment pas la méthode qui consiste à tâtonner sans fin, à missionner sans jamais aboutir.



Du très confortable train spécial mis, par la Compagnie du Chemin de fer belge, à la disposition du gouverneur général, nous revoyons ce même parcours, fait il y a quelques mois. Seulement, optique des choses suivant les temps et les circonstances, ce « tortillard » nous apparaît maintenant comme un impressionnant railway. C'est là l'étroit ruban d'acier qui a ouvert au monde moderne cette Afrique Equatoriale, grande plus de dix fois comme la France ; certes, les courbes sont raides, les pentes dures et les ressauts si peu élastiques que, par une délicate

attention, on nous stoppe sur une voie de garage, pendant les repas; mais il nous a fallu parcourir à pied avec, parfois, des étapes de 35 kilomètres, les montagnes et la brousse du Haut-Djoué, pour apprécier les bienfaits du bon fauteuil d'où l'on nargue les durs sentiers escaladant les innombrables et chaotiques montagnes du Bas-Congo. Seulement, les pans de forêts tapissant les fonds humides, et qui m'avaient enthousiasmé par la beauté de leur végétation tropicale, m'apparaissent presque comme de simples taillis, maintenant que j'ai contemplé, pendant des jours, l'insondable forêt équatoriale du Haut. Rien n'est que relatif. Toujours. La beauté plus grande des choses vues aboutit seulement à une diminution relative de ce qu'on avait admiré. Et cela est décevant.

Ce qui ne varie pas, par exemple, c'est l'impression de solitude du pays, compensée toutefois, ici, par les agglomérations de travailleurs Bakongos échelonnés le long de la voie. La variole, la trypanosomiase ont exercé, ici encore, il est vrai, leurs ravages. On me cite l'exemple de Tomba, — nom prédestiné, — un grand village de 6 ou 7.000 habitants, situé à mi-route entre Léopoldville et Matadi. La population en est aujourd'hui réduite à quelques centaines d'indi-

vidus, marqués de dégénérescence. Ici encore, quelques années ont suffi à faucher cette population. Fait curieux, qui m'est signalé par M. Thys, le fils du colonel Thys, le célèbre créateur du railway et de Thysville : les travailleurs de la voie échappent au mal. Leur immunisation est attribuée à la constante surveillance médicale dont ils sont l'objet; au travail, modéré mais régulier, auquel ils sont astreints ; à l'usage de couvertures les protégeant contre la fraîcheur des nuits; à la distribution des rations représentant une nourriture suffisante. Ainsi se trouverait corroborée d'une manière frappante cette assertion fréquemment entendue dans notre Congo: que l'atténuation, sinon la suppression de la misère physiologique, bien difficile à obtenir totalement, il est certain, doit être considérée comme le seul facteur propre à enrayer l'effroyable dépopulation qui menace la race noire équatoriale.



Cette disparition d'une agglomération indigène aussi importante que celle de Tomba, située pourtant dans des conditions spécialement avantageuses, confirme, au demeurant, l'opinion, souvent émise devant moi, pendant mon séjour en

Afrique Equatoriale, sur l'erreur, fréquemment commise, qui consiste à supprimer le plus possible, pour les facilités d'administration, les petits villages,et à les réunir en groupes importants ; outre les difficultés de subsistance ainsi imposées à des gens le plus souvent incapables de la demander à d'autres sources que les produits naturels du sol, le manioc excepté, il est permis de supputer les conséquences d'une semblable conception, lorsque les épidémies, déjà si funestes à ces races, s'implantent dans des centres nombreux où l'entassement des huttes vient s'ajouter à tant d'autres causes morbides. Un revirement, dans cet ordre d'idées, semble donc bien s'imposer, qui multipliera, au contraire, les points d'habitat, judicieusement choisis et limités chacun, au contraire, à un nombre de feux aussi restreint que possible.

A Matadi, notre arrivée coïncide avec le débarquement d'un important détachement belge, dirigé vers une région troublée de l'intérieur. Les hommes, généralement petits et grêles, sont de toutes les races du Congo belge ; quelques-uns montrent d'extraordinaires tatouages en saillie. Comme chez nos tirailleurs, mais dans une proportion moindre, les femmes accompagnent le détachement. Les soldats portent la tenue déjà

vue : vareuse ample, culotte bouffante, bleu sombre, haut tarbouch rigide. Les jambes et les pieds nus. Les officiers ont un uniforme qui rappelle celui des officiers de marine allemands. La troupe, ordonnée et silencieuse, paraît « bien en mains ». Je suis, une fois de plus, frappé du résultat obtenu, par des chefs très internationaux d'origine, de ces recrues, sauvages d'hier demeurés assurément, pour la plupart, des sauvages.

Le soir, à 10 heures, le couvre-feu ; jusqu'au lendemain matin six heures, tout Noir trouvé dans la rue est coffré et puni. Cette mesure, un peu draconienne en apparence et qui corrobore bien la manière forte dont les Belges ont hérité de l'ancien Etat Libre, est justifiée par l'ordre parfait dont jouit la ville, en dépit des éléments disparates et flottants qui forment sa population indigène.



Le yacht du gouverneur général belge, *Hirondelle*, un élégant navire de 300 tonneaux, nous mène à Boma, la capitale du Congo belge, en aval, sur la rive droite du fleuve. Nous franchissons, avec d'impressionnantes embardées, le

Chaudron, où le fleuve en crue, resserré entre deux hautes murailles, se précipite en monstrueux torrent.

Rapidement, nous dépassons, sur la rive gauche, la ville portugaise de Nocki.

Un vapeur et le palais du Résident y ont déjà arboré le pavillon rouge-vert de la nouvelle République. « Les couleurs de Bruxelles », fait observer un de nos compagnons belges.

L'*Hirondelle* bat elle-même les couleurs bleu étoilé d'or de l'ancien Etat, tandis que, presque partout ailleurs, chez nos voisins, elles ont été remplacées par celles de la Métropole, noir, jaune, rouge, sauf dans la flottille du Haut, à partir de Brazzaville, où elles sont seulement intercalées dans l'angle supérieur du pavillon. « Afin, m'a-t-on dit, que les Noirs ne confondent pas les deux drapeaux, le belge, nouveau pour eux, et le nôtre, et ne se croient devenus sujets français. » Avec ces esprits bruts, il faut songer à tout...

A Boma, embarque M. Fuchs, le gouverneur général belge, qui, courtoisement, a tenu à accompagner son collègue français jusqu'à Banane, où nous attend le *Gabon*, qui doit nous conduire à Libreville, après avoir fait escale à Pointe-Noire et à Loango. Grand déjeuner officiel à bord. Et ce pont de grand yacht, avec sa table

finement servie, comme sur les plus belles unités de la flotte de plaisance, tandis que défilent rapidement les rives, maintenant immensément éloignées de ce Congo, hier encore mystérieux, en disent plus sur la transformation accomplie en quelques années par notre race dans ces régions ouvertes d'hier à notre activité, que ne le sauraient faire les discours pompeux et les considérations les plus profondes.

A Banane, réception officielle. Les policemen indigènes, le torse barré d'une large écharpe rouge, réservée chez nous aux seuls grands citoyens, rendent les honneurs en présentant l'antique briquet qui leur sert d'arme. Mais ils ont, pour la circonstance, dissimulé les menottes qu'ils portent en permanence à la ceinture. Les attentions officielles sont faites de ces petites nuances.

Tout comme dans nos meilleurs voyages ministériels, nous n'échappons pas à la visite de l'hôpital, dirigé par une supérieure religieuse, une Narbonnaise, paraît-il; je dis : « paraît-il », parce que la digne femme a gagné, au long service de l'Etat-Libre, un extraordinaire accent belge, bien supérieur à celui dont M. Jacque, l'hilarant protagoniste du « *Mariage de Mlle Beulemans* », sut si bien amuser les Parisiens, il y a quelques mois. Cette méridionale Fran-

çaise, devenue flamingande au Congo, synthétise nettement la fragilité des nationalités.

La ville est admirablement entretenue. Nos voisins ont, d'ailleurs, fait de la propreté flamande un excellent article d'exportation, dans toutes leurs villes africaines.



Loin de moi, certes, la pensée de récriminer inutilement. Mais je ne puis, comme Français, ne point souligner de nouveau la faute commise jadis par nous, en ne conservant pas, comme nous pouvions alors si facilement le faire, toute la rive droite du Congo jusqu'à la mer, et, plus encore, en ne nous prêtant pas à la construction du railway sur notre territoire. Pourquoi faut-il donc retrouver, en tous les points du globe, la preuve de la déplorable indifférence, de l'ignorance même, que nous apportons constamment à la défense de nos plus importants intérêts extérieurs ?

Banane fut pourtant un centre français où existaient des factoreries appartenant à nos compatriotes. Nos négriers, à l'époque de la traite y fréquentaient. Car Banane fut un centre d'expor-

tation de « Bois d'ébène ». Cela date d'hier. Et l'horrible histoire de tel voilier portugais, partant de ces parages chargé d'esclaves et jetant sa « marchandise » à l'eau pour éviter d'être pris, remonte à 25 années au plus !...

Nous devions, dis-je, posséder toute la rive droite du Congo. La petite enclave portugaise de Cabinda pouvait prêter à des négociations.

Celle de l'Etat Libre était une anomalie que nous avons presque voulue. Maintenant, nos voisins ont fait à Banane, à Boma surtout, des frais énormes. Ils ont construit à Chinkakassa les inutiles, mais formidablement coûteuses batteries dont j'ai parlé.

L'heure est passée ; tant pis pour nous.



L'*Hirondelle* nous accoste au *Gabon*, mouillé dans l'estuaire. La transition est un peu dure de ce yacht, tenu comme les plus beaux échantillons de la flottille mouillée à Cowes, pendant la Semaine, sur ce petit cargo-annexe des Chargeurs Réunis, repeint, retapé, réaménagé, toutefois, pour la circonstance. Mais nous sommes en bande sympathique, tous voyageurs et navigateurs éprouvés. On s'arrangera... Et l'on s'ar-

range ! Très bien même ; les quatre cabines et le salon du bateau en valent beaucoup d'autres. Puis, nous sommes chez nous, entre nous. Et, bercés par un bon et large roulis, nous gagnons, pas trop vite, Pointe-Noire.



Visite officielle, encore et toujours, de la mission hydrographique, chargée de reconnaître la possibilité — pour un peu, je dirais : l'impossibilité — de créer pratiquement un port à cet endroit, et de quelques fonctionnaires. Tout le monde, sauf nous, descend à terre, pour gagner Loango par la route, en tippoï à porteurs. Le soir, nous débarquons à Loango, en franchissant la barre, petite émotion si bellement, si justement, nous le constatons, décrite par le colonel Baratier.

Loango, où, disais-je, a été, jadis, au temps des caravanes et jusqu'à la mise en service du railway Matadi-Léopoldville, la tête de ligne de notre pénétration au Congo. C'était le temps héroïque. Chaque arrivant était muni d'un campement, des provisions réglementaires, et de sept porteurs. Puis, c'étaient 25, 30 jours de voyage à pied, par un pays inhospitalier. Beaucoup n'arri-

vèrent jamais. « Cela faisait une sélection », me dit froidement un contemporain de cette époque.

Aujourd'hui, Loango est un centre mort. On a, à notre point de vue, commis la faute de supprimer, sans transition, les caravanes, le jour où l'on a pu recourir à la voie belge. Logique en apparence, cette mesure a eu pour conséquence d'inoccuper du jour au lendemain les milliers de porteurs professionnels qu'avait, peu à peu et à grand'peine, attirés la régularité du travail. Un courant d'émigration s'est établi vers le Cabinda et l'Angola portugais et le Cameroun allemand. Environ 40.000 Loangos, m'affirmait-on, ont quitté, en dix ans, leur pays, déjà si pauvre en main-d'œuvre.

Loango ne reverra plus sans doute sa prospérité passée. Il ne faut point le regretter, car elle fut faite, parfois, de trop de sacrifices.



Encore trois jours de copieux roulis, bien que la mer soit « d'huile »; et le *Gabon*, vieux volage égayé par la présence d'innombrables cafards, admirables de taille et de vigueur, nous dépose à Libreville : de la rade, la petite capi-

tale gabonnaise si charmante à voir du large, si riante, est en fête : mâts pavoisés, embarcations peintes à neuf, laptots farauds, détachement de tirailleurs rendant les honneurs sur la minuscule jetée qui représente l'ensemble de nos travaux maritimes dans ce pays depuis 1840 ; rien ne manque. Libreville célèbre l'arrivée simultanée « dans ses murs » et du gouverneur général et de l'inspection générale en corps, que l'*Afrique* amène de France au même moment.

Le mode de surveillance représenté par l'inspection coloniale résulte naturellement du système de centralisation appliqué à notre Empire mondial. Ce système, adapté par l'Espagne à ses colonies, répudié par l'Angleterre dans les siennes, fait corps avec notre conception nationale des affaires publiques : il durera jusqu'au moment où, la Réforme Administrative ayant enfin vu le jour, si elle le voit jamais, quelque avisé homme d'Etat aura su solidement attacher à la remorque de cette réforme celle de notre organisation administrative coloniale, dans le sens d'une large décentralisation, pour trouver l'exemple de laquelle nous n'avons soit qu'à étudier au dehors, soit seulement qu'à fouiller dans les armoires du ministère, où tant de beaux rapports dorment leur dernier sommeil.

Devant le palais du gouverneur, un autre détachement de tirailleurs sénégalais rend les honneurs. En grande tenue, ainsi exempte de ce débraillé que l'on constate trop souvent chez nos soldats Noirs, cette troupe a vraiment bon air. Les hommes, de races très diverses : Sénégalais purs, Ouolofs, Bambaras, Dahoméens ou Yakomas du Haut-Oubangui, sont grands et bien découplés : autrement beaux que les soldats congolais, soit dit en passant. L'uniforme des officiers, en blanc, casqués, portant l'épaulette, est singulièrement plus militaire que le costume de marins à pied des officiers belges du Congo ou celui de chef de gare des Allemands, au Cameroun.

Et je songe au succès qu'aurait, à une revue d'un de nos 14 Juillet, devenus si ternes et si plats, le défilé de détachements fournis par toutes nos troupes algériennes et coloniales. Le public s'enthousiasmerait, vous en avez la certitude comme moi, à la vue de tous nos corps coloniaux, qu'il ne connaît que par ouï-dire, par le récit des hauts-faits accumulés dont l'accomplissement a constitué, en ces trente dernières années, l'histoire de notre expansion dans le Monde.

Une semblable initiative serait, aussi bien, un acte intelligent de propagande, disons : de publi-

cité nationale ; de cette publicité nécessaire, si incomprise chez nous, et dont nos rivaux, les Anglais, les Yankees, et les Allemands les premiers, savent jouer avec tant d'à-propos et à tout propos. Ils lui doivent l'ardeur avec laquelle l'opinion a toujours soutenu, chez eux, leur activité maritime et coloniale, tandis que, chez nous, ces questions, laissant la masse indifférente parce qu'inavertie, relèvent exclusivement, et pour leur plus grand dommage, du domaine stérile des spécialistes, lesquels, par destination, sont souvent des pontifes.

DANS L'OGOOUÉ

Nous revoici sur l'*Afrique*, à bord de laquelle nous devons gagner Cap-Lopez, pour remonter l'Ogooué jusqu'à N'Djolé, point où s'arrête la navigation régulière, à 400 kilomètres environ de la mer, et le N'Gounié jusqu'à Sindara. Gros trimballage pour une si courte traversée, assurément.

Mais quelques heures exquises aussi, que peuvent seuls comprendre ceux qui ont été sevrés pendant des mois de nouvelles fraîches de France !

A Cap-Lopez, nous attend l'*Alembe*, un beau vapeur de rivière à roues arrières, à haute superstructure, du modèle du *Lamy*, en moins parfait. Nous sommes vite installés ; avec cette faculté que donne l'accoutumance du grand voyage de faire en un tour de main un « chez soi » d'une cabine de bateau, d'une chambre d'hôtel ou d'une simple tente.

Nous traversons, dans la largeur de plusieurs kilomètres,l'estuaire de l'Ogooué; et le fait qu'un bateau fluvial, négation par destination des qualités marines, comme l'*Alembe*, puisse accomplir couramment une telle navigation et faire de la rade son mouillage habituel, me confirme encore dans mon opinion que Cap-Lopez est bien le port d'avenir de notre Congo : un port dont la nature nous a fait l'inestimable présent, dans un pays où la raréfaction de la main-d'œuvre et le prix de revient des matériaux se dressent comme un constant et, pour longtemps, insoluble problème en face des initiatives publiques ou privées.

On objecte, je vous l'ai dit, que Cap-Lopez est inondé aux hautes eaux. Cela est contesté, mais, en tout cas, aisément remédiable, affirment les personnalités instruites des choses de ce pays.

Le développement de Cap-Lopez et son accession définitive au rôle de port de l'Afrique Equatoriale entraîneraient, sinon la disparition de Libreville et son absorption par le centre nouveau, du moins sa réduction au rôle de centre régional. Et après ?... Comme la vie des hommes, celle des peuples et des pays neufs est-elle donc faite d'autre chose que d'évolution, donc, d'adaptations suc-

cessives d'organismes propres à des besoins nouveaux? Voici 70 ans que nous sommes à Libreville. Depuis ce laps de temps, qu'il ne me vient même pas à l'esprit de comparer à celui qu'a nécessité l'éclosion foudroyante de cités immenses vues de l'autre côté de l'Atlantique, qu'y avons-nous fait? Nous y avons édifié quelques modestes bâtisses pour y abriter la pléthore de services administratifs dont Libreville est le siège? Un vapeur postal subventionné y représente à lui tout seul, une fois par mois, les relations maritimes avec la Métropole, relations que l'organisation d'un voyage régulier par l'annexe, de la Côte sur l'île portugaise de San Thomé, située à quelques heures de Libreville, eût rendues bi-mensuelles. On ne l'a pas fait, pas plus qu'on n'a pu ou voulu mettre sur pied les communications avec les 100 kilomètres d'hinterland fluvial navigable du Golfe du Gabon.

Si l'évolution de notre Afrique Equatoriale se poursuit logiquement et suivant l'orientation désirable, Cap-Lopez, devenu un grand port, déjà favorisé par un mouvement d'exportation de bois escompté à 70 000 tonnes, sera, dans quelques années, un champ nouveau ouvert à notre activité nationale, et Libreville, ancienne capitale de notre Congo, devenue par la suite simple

chef-lieu du Gabon, représentera seulement un centre d'action locale, auquel les entreprises privées actuelles, instaurées dans la région, très intéressantes et très dignes de succès, suffiront amplement à fournir les éléments d'un fructueux développement.



Nous commençons à remonter l'Ogooué, fleuve en formation, dont l'estuaire fut jadis, disent les savants, celui du Gabon. Ce qui explique, au demeurant, l'erreur vraisemblable de nos premiers occupants, et le choix fâcheux de l'emplacement où s'élève aujourd'hui Libreville, au détriment de Cap-Lopez, alors mal connu.

Pendant les premières heures de notre remontée, c'est une nature morte que nous avons sous les yeux. Les innombrables palétuviers, perchés sur leurs racines paradoxales, garnissent les rives plates. Ni habitations, ni faune. Aux basses eaux, les caïmans et les hippos peuplent seuls les eaux, et des bandes compactes d'oiseaux couvrent les bancs. L'éléphant est ici moins commun qu'au Congo, bien que l'ivoire tienne une place encore importante dans les

exportations provenant de l'Ogooué et de son hinterland. Mais, en ce moment, c'est grande crue; rien ne vient animer le flot jaune opaque des eaux.

Peu à peu, le paysage change. Et nous retrouvons les vastes nappes, les îles, les horizons lointains déjà vus dans la Sanga et dans l'Oubangui. Les palétuviers ont disparu. C'est maintenant la haute forêt, aussi majestueuse, aussi impénétrable que dans le bassin congolais. Quelques villages, aux cases bien construites et spacieuses. Nous traversons le pays des Galoas, une des races, d'ailleurs en voie de disparition, refoulées peu à peu vers la mer par l'invasion pahouine, dont les Bissangas d'Ouesso et d'Ikelemba nous ont montré l'un des rameaux.

Nous voici bientôt en pays pahouin. Les Pahouins, prolifiques, vigoureux et guerriers, mais peu maniables, sont considérés comme la race d'avenir de cette partie de l'Afrique, si l'on parvient à les réduire, ou plutôt à les assimiler; car la réputation redoutable qui leur fut longtemps faite apparaît empreinte d'exagération, maintenant que nous les connaissons mieux, grâce à l'occupation militaire méthodiquement poussée, en ces dernières années, jusqu'au Cameroun allemand.

Toute la question est de savoir si nous parviendrons à faire de cette race l'auxiliaire de notre action économique.

Là encore se pose, sous un angle différent, il est vrai, le troublant problème de la mise en valeur de ces vastes contrées, où nous avons pris pied depuis plus de 70 ans déjà, sans que notre intervention ait, jusqu'en ces dernières années, dépassé quelques points de la Côte et les abords immédiats de l'Ogooué et de ses affluents, jusqu'à N'Djolé. En fait, et avant 1899, quelques opérations de police et d'éphémères reconnaissances, sans lendemain ni suites durables, effectuées par des chaloupes armées, le *Rubis*, la *Turquoise* ou par notre croiseur canonnière *Alcyon*, constituèrent à elles seules une prise de possession bien platonique sans doute, de Brazza avait-il, au début de sa pénétration au Congo, remonté l'Ogooué, pour gagner le Pool par l'Alima, voie bientôt abandonnée en faveur de la Route des Caravanes, avec Loango pour base. L'expédition de la mission de Brazza fut un événement fortuit, et passa dans ces régions sans laisser de traces, comme le sillage se referme derrière le navire.

Quelle richesse représente pourtant, lui aussi, cet admirable et vaste bassin de l'Ogooué!

Forêts sans limites, où le caoutchouc naturel, les bois de valeur, les précieux palmiers, l'ananas à l'état de brousse, la « mine de l'air » en un mot suivant la vivante expression de Pierre Mille, sans compter la fertilité extraordinaire d'un terrain où le cacaoyer, fortune de San Thomé, la grande possession portugaise voisine, et de tant d'autres régions tropicales, le café, l'arbre à caoutchouc, dit de plantation, prospèrent à l'envi. Sur quelques points, des exploitations régulières ont été organisées ; si elles étaient industriellement étendues et mises en valeur, elles pourraient nous placer au premier rang parmi les nations productrices de ces matières.

Et l'on ne peut se défendre d'un regret, d'un certain découragement même, à voir tant de richesses perdues, gâchées, inexploitées, quand le fleuve est là, prêt à transporter à la mer, à ce port naturel de Cap-Lopez, tant d'éléments propres à assurer des fortunes, tout en contribuant à augmenter la prospérité générale de notre pays.

Pourtant quel plus favorable objectif trouver à l'expansion coloniale d'une grande Nation, en compensation des sacrifices nécessaires en hommes et en argent qu'une telle politique comporte, que l'accroissement de la puissance nationale par

la fortune privée, basée sur la mise en valeur, rationnelle et légitimement rémunératrice, des domaines nouveaux ouverts à l'activité des affaires?

Il faut le redire : en matière de colonisation, le but économique seul existe. Le reste, depuis les fonctionnaires en surnombre et mal payés jusqu'au soldat chargé d'asseoir notre domination dans des pays nouveaux, d'y garantir la sécurité, et au missionnaire lui-même, trop absorbé le plus souvent par son apostolat pour s'appliquer aux contingences matérielles, tous sont seulement des facteurs d'ordre secondaire, parce qu'ils représentent un résultat : rien autre. La cause, elle, réside uniquement dans les affaires et dans la prospérité par elles engendrée. Sans elles, une colonie devient une entreprise, « impériale », si l'on veut; seulement nous autres Français, déjà trop chargés pour nos capacités financières, nous n'avons pas le moyen de nous offrir le luxe d'un impérialisme onéreux. Le jour où notre action coloniale cesserait d'être basée sur l'unique objectif du rendement économique et de représenter un profit public, il deviendrait du devoir de tous les citoyens clairvoyants de combattre énergiquement pour la cessation d'errements aussi préjudiciables à la

grandeur et à la force d'expansion de notre Nation.

Le gouvernement d'un peuple, nous avons une tendance à trop souvent l'oublier, est soumis étroitement aux mêmes règles que la gestion d'une entreprise privée. Que penserait-on d'une direction commerciale qui s'obstinerait à continuer, sans nécessité, l'exploitation d'une branche intrinsèquement mauvaise, ou rien qu'obstinément onéreuse?

En matière d'organisation publique, il en va de même. Plus spécialement dans le domaine colonial, c'est pour nous un impérieux devoir de proportionner nos efforts et nos sacrifices aux résultats matériels que nous sommes en droit de supputer. Et si, par malheur, l'expérience nous démontre que nous avons commis une erreur de principe en nous engageant dans telle entreprise de colonisation, le seul bon sens, nécessaire aux peuples comme aux individus, nous impose d'arrêter les frais.



Est-ce à dire que notre installation au Gabon, et dans certaines autres de nos colonies, soit dans ce cas? Non. Ou du moins, pas absolument.

D'abord, le Gabon est l'exutoire naturel de notre Empire Equatorial en Afrique. Cet Empire ne peut pas plus se passer du Gabon que le corps humain des organes respiratoires. Seulement, la question est de décider si nous devons limiter notre occupation, donc nos charges spéciales, à cette colonie, à ce seul point de vue, ou entreprendre résolument la mise en valeur globale de notre vieille possession africaine, comme des incalculées et incontestables richesses qu'elle renferme.

Si, — ce qui est mon avis personnel, — nous nous arrêtons à ce dernier parti, conforme à nos intérêts nationaux aussi bien qu'à la défense de ceux des importantes entreprises particulières qui s'y sont effectivement constituées depuis dix ans, époque à laquelle remonte notre pénétration réelle dans l'intérieur de ce pays, il nous faut résolument envisager le problème démographique auquel se heurte, ici encore, notre implantation. Non pas que nous nous trouvions, là, en face d'une menace de disparition de la race, par le fait de fléaux analogues à ceux qui déciment actuellement les populations de notre Congo, et encore que la trypanosomiase et la variole ne soient pas inconnues au Gabon. La question est autre, mais elle n'est pas moins sérieuse. Elle se résume en

ceci : sans importation organisée de main-d'œuvre étrangère, nous ne pouvons exploiter ces régions qu'avec le concours de la main-d'œuvre indigène. Or, celle-ci a une tendance marquée à reculer devant notre établissement, au fur et à mesure qu'il se produit. Jadis nombreuses, les populations riveraines, et surtout les Pahouins, qu'on a appelés « la race d'avenir de nos possessions de l'Ouest-Equatorial africain », ont déserté, ils désertent chaque jour, les points que nous occupons et le réseau fluvial fréquenté par nous. Les débroussements abandonnés, indices d'anciens villages disparus, se rencontrent à chaque instant le long de l'Ogooué et de ses affluents. Le phénomène est visible : les populations sont parties, loin de notre contact, refusant de se plier à notre administration et de payer l'impôt, pourtant insignifiant, mais qu'elles considèrent comme une inacceptable marque de sujétion. Et comme une très faible partie du territoire gabonais est en réalité occupée, elles échappent ainsi à notre action ; les entreprises, les plus favorisées en elles-mêmes, manquent de la main-d'œuvre nécessaire. Paresse, inassimilation, inconséquente fierté des Noirs? Il y a de tout cela dans ce phénomène, dont le résultat immédiat n'en est pas moins de stériliser les plus méritoires efforts de colonisation.

La conclusion s'impose: puisque nous devons rester au Gabon, nous serons amenés à recourir sinon à la « manière forte », brutale, mais profitable et couronnée de succès, employée par les Allemands au Cameroun, les Portugais à San Thomé et les Belges au Congo, du moins à des procédés de travail obligé, convenablement rémunéré, sans lesquels notre présence, non seulement ici, mais dans tous ces pays du Continent Noir, où nous nous sommes implantés, deviendra définitivement un onéreux trompe-l'œil pour la galerie métropolitaine.

Voilà ce qu'il faut avoir le courage de dire, ce que les hommes qui ont la responsabilité de nos affaires dans cette partie de l'Afrique ne peuvent proclamer, et qu'il faut cependant que l'on sache en France.

Tout ce qu'on pourra objecter à une semblable allégation ne sera que sophisme, fantaisie paradoxale, contraire aux intérêts mêmes, à l'accession à la civilisation des races dont nous avons prétendu, dans notre propre intérêt, nous instituer les civilisateurs obligés.



N'Djolé, point terminus de notre navigation

dans l'Ogooué, offre un exemple, frappant comme un apologue, de cette évolution désastreuse de la démographie indigène au Gabon. Lorsque nous occupâmes ces parages en 1899, une population d'une quinzaine de mille habitants y occupait les rives du fleuve. Elle est réduite aujourd'hui à une poignée de travailleurs demeurés autour du poste administratif, cependant que quelques factoreries, une belle et très importante plantation, une Mission catholique, un juge de paix, un bureau postal, quelques fonctionnaires, y forment par leur présence un groupement blanc peu en rapport avec les insignifiantes recettes fiscales, en ce point, merveilleusement situé, mais où dix ans de notre présence ont suffi à faire disparaître une si exceptionnelle agglomération indigène. Voilà, dans sa brutalité, le résultat du système, — des systèmes, devrait-on dire, en raison du kaléidoscope administratif représenté par des errements que n'excuse ni n'explique l'ancienneté de leurs origines, — auquel a abouti notre présence.

Je dis qu'un tel résultat, trop souvent constaté dans notre domaine africain, dénonce un vice du système dans lequel nous ne devons pas persévérer sous peine de consentir d'avance à l'annihilation de tous les efforts; sinon cela équivau-

drait à accepter l'inconséquence comme une base de nos méthodes de colonisation.

Par notre pénétration, poussée avec vigueur, en ces derniers temps dans le Haut-Ogooué jusqu'aux confins du Cameroun allemand, mais limitée à un certain nombre de petits postes sans liaison, donc privée d'effet utile au point de vue de la mise en valeur de ces contrées, N'Djolé est devenue une base, nécessitée par l'existence des rapides de l'Ogooué, qui commencent à ce point, comme ceux de la Sanga au-dessus d'Ouesso et ceux de l'Oubangui à Bangui. Au delà, une belle chaloupe à pétrole, l'*Océana*, et un petit vapeur neuf, le *Bangania*, assurent le service dans les rapides pendant la saison où ceux-ci sont praticables, jusqu'en un point où un monorail de quelques kilomètres de longueur, démonstration de ce qu'on eût pu faire jadis entre Loango et Brazzaville, permet de rejoindre le bief supérieur. Le Haut-Ogooué est ainsi devenu, en quelques années, une région couramment accessible, donc ouverte à nos initiatives, dans la mesure où le permettent tant d'obstacles accumulés par l'imperfection de nos méthodes d'ensemble, lorsque méthode il y a : cas rare.

***

Nous redescendons l'Ogooué pour remonter ensuite son gros affluent, le N'Gounié, jusqu'à Sindara, point terminus de la navigation, limitée, là encore par les rapides. Çet entablement continu, qui caractérise toute l'Afrique Equatoriale Ouest, et arrête, dans le Gabon, à quelques centaines de kilomètres de la Côte, la navigation, explique comment le Centre africain a pu rester pendant tant de siècles fermé à la civilisation blanche et rend, aujourd'hui, encore, son implantation hérissée de tant de difficultés. Solutionné au Congo par le railway belge et, en partie au Niger, dont le fertile Delta se rapproche, dit-on, de notre Gabon, l'obstacle est resté à peu près entier pour tout le haut bassin de l'Ogooué, demeuré ainsi la plus arriérée de nos possessions.

L'aspect du pays reste invariable.

Forêt inondée ; clairsemée, çà et là, des emplacements débroussés piqués de cambo-cambos, l'arbre-plante à la vie éphémère, que l'on retrouve partout où jadis exista une plantation ou un village, maintenant abandonnés. Ici, encore et toujours, la population a fui dans la brousse, hors de nous, loin de nous.

De rares petits villages, de stabilité incertaine, sont seuls demeurés éparpillés. Les mêmes causes ont donc engendré partout des résultats identiques.

Qu'adviendra-t-il de ce pays tout entier, beau fleuron de notre domaine colonial, de ces contrées admirablement douées naturellement, occupées les premières par nous sur le littoral africain, si l'élément indigène, adjuvant nécessaire, nous manque définitivement et rend tous nos sacrifices irrémédiablement illusoires ?



J'ai failli me marier...

Me marier et devenir polygame !

Voilà : nous étions à l'une de ces escales, nement local, puisque le passage bi-mensuel du bateau est le seul lien qui rattache à l'extérieur les postes, les factoreries, les Missions ou les villages, moment où toute la population est réunie en un brouhaha toujours pittoresque. Dans la foule bigarrée vont et viennent, caquetant avec les Noirs de l'entrepont, des beautés indigènes. Un de nos compagnons amis appelle l'une d'elles qui, sans faire plus de difficultés, monte à bord.

« Toi veux marier pour monsieur qui est là ? » lui demande-t-on.

La donzelle me lorgne en coulisse, fait quelques minauderies de jeune guenon et déclare, sans plus de formes :

« Moi y a bon !... »

Il ne tiendrait qu'à moi... Mais ma femme est là. Je connais sa manière de voir. Jamais elle ne consentirait. Seulement, me voilà fixé sur la résistance qu'offre la vertu des dames de ce pays. Et plus encore sur la facilité avec laquelle les Blancs organisent pour la durée de leur séjour des unions, d'ailleurs généralement stériles, à en juger par le nombre infime de métis vus dans toute l'Afrique Equatoriale. Ces unions entre Blancs et Noirs y constituent un des côtés les plus à retenir de l'état social actuel. Traitées en bête de somme par l'indigène, pour lequel elles sont une simple marchandise, matière d'échange ou instrument de travail, recherchées en nombre par chacun parce qu'elles représentent un signe de richesse, les femmes indigènes voient dans leur union, même temporaire, avec un Blanc ou, à défaut de mieux, avec un simple tirailleur, le moyen d'échapper au servage et de vivre dans le farniente qui est l'idéal de tout Noir, mâle ou femelle. Aussi l'offre surabonde-t-elle

et trouve-t-elle un débouché d'autant plus grand que la polygamie n'est pas ici un fruit défendu. Au contraire.

Par contre, cet exode de femmes vers les centres où elles peuvent se caser profitablement constitue une des causes de dépopulation.

Chez nous, les honnêtes femmes « vont à pied », a dit Alexandre Dumas. Ici, elles font les corvées, et, à peu près nues, portent en plein soleil de lourds fardeaux, tandis que les autres, drapées de pagnes éclatants, coiffées avec art, se prélassent en fumant la pipe.

Au demeurant, la féminité n'est-elle pas la même en tout lieu? Pipe à part. Ne vous hâtez pas cependant de railler les Blancs qui cherchent à trouver, sous ces climats lointains, l'illusion d'un peu d'amour, même dans la compagnie de créatures inaptes à rien comprendre d'eux. Comme la faim, la solitude modifie sans doute le sens des choses.

Que de fois ne me le suis-je pas dit, en circulant dans les foules noires dont l'âcre parfum de fauves inspire une invincible répulsion à qui n'y est pas fait.

Les Noirs, il est vrai, nous attribuent, comme les Jaunes, une insupportable odeur de cadavre. Le Créateur n'aura pas voulu favoriser le métis-

sage. Peut-être pas même les croisements entre gens différents, de même race, puisque les Noirs commencent à payer leur méconnaissance de cette loi par l'introductien chez eux de la syphilis, jadis inconnue, et dont nos tirailleurs se sont, principalement, chargés de leur apprendre les méfaits, comme ils ont propagé, partout où ils ont séjourné dans notre Empire Colonial, la chique, le répugnant insecte subongulaire.

Aussi le mot : pourri de chic, si bien porté chez nous, n'a-t-il pas du tout le même prestige aux colonies.



Le long de l'Ogooué s'échelonnent plusieurs Missions, catholiques ou protestantes. Le recrutement des fidèles doit même être, pour les Pères et les pasteurs, un sérieux objet de préoccupations, dans ces régions dépeuplées.

A l'arrêt, près de l'un de ces établissements, on avait fait venir, pour porter le convoi d'un établissement éloigné, des hommes de l'intérieur, sauvages, plus sauvages encore, je crois, sur ma foi, que les Bondjos vus dans le Haut-Oubangui. Plus sales, en tout cas. Parmi eux était un tout petit homme, trapu, simiesque et très bestial. Je

m'informai. C'était un Nain de la forêt, captif. Schweinfurth, le grand explorateur allemand, avait déjà mentionné jadis l'existence de cette race bizarre. On me l'avait signalée dans la Haute-Sanga où les indigènes la désignent sous le nom de Baziris. Les gens des villages les plus reculés n'ont eux-mêmes que de rares occasions d'être en rapport avec les Hommes des Bois, qu'ils appellent... des sauvages : tout est relatif. Ces Nains, qui sait, anneau de la chaîne qui nous relie à notre ancêtre singe, si Littré dit vrai, bienfaiteurs méconnus auxquels nous devrions alors la suppression de l'appendice caudal, ornement de nos ascendants, sont, comme les Esquimaux et les Lapons, les survivants probables de peuples disparus. Ils vivent, m'a-t-on dit, non sous des huttes, mais sous des abris faits de branchages ; leur langue se réduit à quelques syllabes. Ils piègent l'éléphant et échangent, contre de menus objets de première nécessité, les « pointes » avec les tribus ; celles-ci les vendent aux traitants, qui les cèdent à leur tour aux négociants, lesquels les envoient sur les grands marchés d'Europe, où, achetées par des maisons de gros, elles sont repassées à des maisons de détail qui les débitent au poids de l'or. Et ainsi s'opère la transformation en une matière précieuse

d'une dent de pachyderme tué pour quelques « têtes de tabac » ou un litre d'alougou, d'alcool indigène.

Combien de Blancs produisent d'une façon aussi rémunératrice que le Baziri, considéré pourtant comme un sauvage, par des sauvages ?



Nous avons dépassé le confluent du N'Gounié et de l'Ogooué. Quelques heures de navigation ; nous quittons le fleuve et nous nous engageons dans un étroit chenal, au courant rapide; nous filons entre les interminables et, à la longue, monotones hautes murailles d'arbres géants, de lianes, encastrant çà et là de misérables villages sans cultures. Soudain, la forêt s'éclaircit, puis disparait. Des rives plates, bordées de papyrus et de roseaux, plantées de rares grands arbres, isolés, s'élèvent en vol épais les canards, les aigrettes, les pélicans, les aigles pêcheurs. Puis, par un méandre confus, presque un cul-de-sac, nous débouchons tout à coup, contraste imprévu, dans un lac immense, parsemé de hautes îles boisées, la plupart habitées, et que la ligne bleue de lointaines collines souligne harmonieusement; tout cela vu sous un de ces majestueux couchers

de soleil, sans crépuscule, splendeur des tropiques. Ce paysage est beau comme la célèbre Mer Intérieure, au Japon. « Presque comme la baie d'Along », me dit un de nos compagnons, qui fut au Tonkin.

Nous sommes dans la Région des Lacs, dont les eaux, s'étendant parallèlement au Bas-Ogooué, poussent jusqu'aux contreforts du N'Gounié et dont le Fernan-Vaz, près de la mer, complète le système.

Admirable et plus salubre champ d'exploitations, d'excursions, de navigation, de sport, à quelques heures de Cap-Lopez et des paquebots.

Personne, même en Afrique Equatoriale, sauf quelques rares initiés, ne connaît cette beauté. N'est-ce pas le charme même du voyage de trouver tout à coup, dans un spectacle de la nature, l'inattendue compensation des longues et quelquefois ingrates heures de route ?

***

Dans ce Gabon, si décrié, même en Afrique, Cendrillon de nos colonies,— Cendrillon qui n'a même pas pour elle le charme de la jeunesse, puisque 70 années pèsent sur sa tête, — il serait

injuste de penser qu'aucune entreprise privée n'a cherché à mettre en valeur les inappréciables ressources du sol, en attendant le jour possible où le sous-sol, à son tour, aura peut-être révélé ses trésors. Un certain nombre de plantations y ont, au contraire, été créées : ensemble bien épars et bien disparate encore, à coup sûr, et du plus haut intérêt; mais malheureusement très inconnu, pire : très méconnu de la Métropole. Véritablement, quand on examine du dehors, en toute liberté d'un esprit non prévenu, la conception négative que nous avons parfois de nos intérêts les plus immédiats et de nos affaires générales, on demeure surpris et déçu de l'indifférence que nous apportons à profiter des incommensurables richesses renfermées par l'immense Empire Colonial qu'a valu à notre pays, en ces trente dernières années, la politique mondiale suivie par nous sous l'impulsion d'une pléïade d'éminents citoyens dont le nom seul est à peine parvenu jusqu'au public français, demeuré,dans sa majorité,indifférent à la grandeur de l'œuvre patriotique accomplie par eux.

Chaque année, notre industrie va demander au dehors, au prix de centaines de millions, — saignée permanente par laquelle s'écoule le meilleur de notre or, — les matières premières né-

cessaires à son existence : caoutchouc, textiles, cafés, bois précieux, cacaos, noix de palme, thés, quinquinas, vanilles et tant d'autres produits dont nos concurrents se sont fait, à notre détriment, un monopole.

Mais, tout cela, nous le possédons ou, du moins, nous pourrions le posséder à profusion ; et nous l'ignorons ; nous laissons perdre tant de biens, acquis cependant par des années de luttes, par notre sang. Nous manquons ainsi à notre devoir envers notre propre pays en négligeant, ici et ailleurs, l'effort qui lui permettrait de tenir un rang économique en rappport avec la puissance que nous lui voulons.



J'avais sous les yeux la preuve de ce qu'il nous serait possible de tirer de ces contrées, en visitant ces plantations du Gabon et en parcourant, notamment, une des plus anciennes d'entre elles : celle d'Asouka, où plusieurs essences coloniales, et surtout le cacao, montrent ce que pourrait donner la mise en valeur, étendue et rationnelle, de ces contrées.

On se trouve là, il convient de le mentionner, en présence de cette difficulté dela main-d'œuvre

dont le défaut généralisé constitue à coup sûr un obstacle de la première gravité. Les indigènes se montrent, et demeureront pour longtemps encore réfractaires au travail ; leur force d'inertie sous ce rapport finira par triompher de nous, si l'on ne se décide pas à leur appliquer la coercition, contraire, je dois le reconnaître, à notre caractère ; peut-être nous faudra-t-il donc bien en arriver à envisager l'éventualité de l'importation ouvrière tirée de l'étranger, comme on y songea jadis pour la Guyane ; comme, aussi, les Anglais l'ont pratiquée dans certaines de leurs colonies, en poussant, au demeurant, ce principe à l'extrême, lorsqu'ils ont tenté d'amener au glacial Ouest Canadien de malheureux Hindous transis, voués d'avance à la brève disparition. Nos cordiales relations actuelles avec l'Angleterre nous permettraient sans doute d'entamer avec nos voisins des pourparlers relatifs à l'introduction dans nos colonies équatoriales de travailleurs tirés de l'Inde méridionale, où la surpopulation et la pauvreté naturelle engendrent, comme on sait, une misère génératrice de fréquentes difficultés pour le Gouvernement britannique. Le Sud de la Chine lui-même offre à notre action, sous ce rapport, un champ non moins étendu, non moins digne de retenir notre attention. La den-

sité de la population chinoise, la pauvreté extrême des classes populaires, ont provoqué, tout récemment encore, par leur exode forcé, les plus sérieuses complications avec plusieurs Etats de l'Amérique et l'Australie elle-même. Peut-on donc supposer que des ouvertures tendant à offrir, dans nos colonies équatoriales, sous certaines garanties aisées à définir, un exutoire à leur surpopulation, ne seraient pas les bienvenues, auprès des gouvernements chinois et anglo-indien ? Une semblable énonciation peut se soute, nir avec d'autant plus d'autorité que le soin des plantations rentre bien dans les capacités des Asiatiques, si réfractaires, par contre, aux travaux de force, et si exécrables terrassiers, comme les Belges en firent la désastreuse expérience.

Malheureusement, nous rencontrons ici un obstacle ; et le pis est qu'il vient de nous : c'est-encore et toujours, notre malfaisante centralisation. Pour aboutir à bien, avec la parfaite connaissance des besoins de la colonie, de telles négociations devraient être entamées, conduites, solutionnées par le gouvernement général ; j'irai plus loin : par chaque gouvernement local, en toute indépendance de l'entremise métropolitaine. Parce que, s'il faut qu'elles passent par Paris avec l'enchevêtrement de services sédentaires,

donc incompétents, ce sera d'avance l'interminabilité des pourparlers, soit la certitude de l'échec.

A ceux qui trouveraient téméraire une semblable proposition, je répondrai par l'exemple des Fédérations de self-government, qui doivent leur prospérité au fait d'avoir, depuis leur constitution, rigoureusement et pleinement appliqué ce mode d'action.

J'ai constaté encore autre chose, à Asouka et ailleurs : c'est la confirmation de la restriction à apporter à la protection de l'éléphant. Les plantations y sont exposées aux déprédations répétées des troupes de leurs redoutables voisins. Dans les régions où apparaît la colonisation, il faudra bien pourtant en arriver à choisir entre l'intérêt économique de la colonie et le fait d'épargner les pauvres gros animaux, quitte à établir ailleurs de vastes réserves, et à réglementer rigoureusement leur chasse, comme cela a lieu dans les colonies étrangères de l'Afrique.

En effet, pourquoi, encore, ne tirons-nous pas parti des ressources cynégétiques que renferme cette partie de nos possessions, où nous pourrions offrir, contre belles redevances sonnantes, aux amateurs de grand sport, d'incomparables « tableaux » ? En voulez-vous un exemple :

dans cette même plantation d'Asouka la panthère vient, la nuit, enlever les bestiaux jusque dans le hameau même. Il n'est pas rare de trouver un boa monstrueux étendu, au soleil, sur le chemin menant, entre deux marigots boisés, du fleuve à l'habitation. L'hippo et le bœuf sauvage sont communs et le caïman pullule.

Seulement, ici, les dures étapes, les convois coûteux et compliqués ne sont point nécessaires, comme dans l'Est Africain, dont nos concurrents étrangers ont cependant su faire un champ de grandes chasses, infiniment fructueux pour eux. Cinq heures de vapeur séparent seulement Asouka, — je cite ce point comme j'en pourrais citer maints autres, — de Cap-Lopez, donc du paquebot d'Europe : 19 jours d'Europe !



Un mot encore, à propos de l'agriculture coloniale : un des points les plus délicats, les plus scabreux même, en cette matière, c'est le choix, l'appropriation du sol. Or, jusqu'à ce jour, les essais ont été entrepris avec le seul empirisme comme base. L'étude des terrains, l'influence des végétations avoisinantes sur les plantations,

sont autant d'objets d'études qui relèvent au premier chef des Jardins d'Essais coloniaux.

Si certains de ces établissements tel celui de Camayenne, sont remarquables, d'autres présentent une infériorité telle que leur existence constitue une dépense somptuaire peu en rapport avec les ressources budgétaires des gouvernements locaux.

Il apparaît donc que les services rendus par ces institutions seront d'autant plus efficaces que leur activité se spécialisera sur l'étude des terrains et de leur appropriation agricole.

C'est, à tout prendre, se donner un mal inutile et dépenser sans profit ses ressources que de s'appliquer à démontrer que le manioc, la banane ou la mangue viennent bien en Afrique, vérité connue longtemps avant l'organisation des Jardins d'Essais, puisqu'elle remonte au moins à l'apparition du Noir en Afrique.



Voici l'*Alembe* de nouveau en rade de Cap-Lopez, mouillé entre le *Mangui*, autre ferry de la Compagnie des Chargeurs Réunis, affecté aux mêmes trajets, et l'*Alcyon*, vétéran de notre conquête, déchu au rang de modeste ponton. Les

navires ont, comme les hommes, leurs destinées.

L'*Alembe* est de construction anglaise. Le *Mangui*, un peu moins récent, sort de chantiers français, lesquels me paraissent bien, en l'espèce avoir surpassé leurs concurrents, dans le fini de l'exécution aussi bien que de l'aménagement. Et je trouve là une fois de plus la preuve que si notre organisation économique générale était meilleure, notre industrie pourrait lutter avec avantage avec la concurrence extérieure, même en des domaines où celle-ci passe pour imbattable.

Poussant la déduction plus loin, peut-on, quand on voit, ouverts à notre pavillon, de nouveaux champs d'activité, aussi vastes que le Bassin de l'Ogooué, ne pas être frappé des bienfaits de notre politique coloniale et de son influence sur notre prospérité nationale? Comment se trouve-t-il, chez nous, toute une école pour nier ces évidences ?

L'amour du paradoxe, ou, simplement, du mot, s'impose, il est vrai, avec tant de force à notre esprit latin que, chez nous, le modèle du monsieur prêt à sacrifier ses intérêts et jusqu'à ses amitiés pour le simple plaisir de ratiociner, ou même seulement de lancer un trait, n'est pas exceptionnel.

D'ordinaire, ces fantaisies nous font sourire, indulgents, parce que nous ne réfléchissons pas au mal que cette tournure d'esprit a fait à notre pays.



Dans la nuit, un gros vapeur allemand vient jeter l'ancre, à nous toucher, dans un voisinage, dangereux en cas de tornade subite. Depuis que les Allemands sont devenus les menaçants concurrents des Anglais sur mer, ils ont adopté, voici plusieurs fois que je le vois, le sans-gêne outrecuidant, le mépris des droits d'autrui, qui ont longtemps caractérisé les marins d'outre-Manche. Puissent nos lourds voisins de l'Est persévérer dans ces façons, qui leur créeront, de par le Monde, beaucoup d'ennemis, au profit des autres, dont nous sommes.

Le lendemain, la rade s'est encore animée : un grand cargo anglais, un steamlaunch depêche français sont arrivés. Le tonnage actuel représenté par les navires qui fréquentent Cap-Lopez, me confirme le directeur de la douane, atteint aujourd'hui 30 à 35.000 tonnes de jauge brute par mois : 350.000 par an ; nous tenons encore et toujours un rang infime, malheureusement, dans ce mouvement.

Mais, n'est-il pas permis d'y voir les prémices d'un développement prochain, par lequel nous posséderons, sur la côte Ouest de l'Afrique, un grand port correspondant à ce qu'est, en peu d'années, devenu, chez nous, Dakar, et le port britannique de Durban, sur l'Océan Indien? Saurons-nous prévoir, aboutir, et parviendrons-nous à nous libérer de la complaisante, certes, mais combien onéreuse, sujétion étrangère ? Ou bien laisserons-nous à d'autres le profit de canaliser entre leurs mains les courants commerciaux de l'Afrique Equatoriale? Sujétion un peu bien humiliante aussi, quand on songe que nos navires sont obligés, pour se faire caréner, d'aller dans la jeune colonie allemande voisine !

Tard, dans la nuit suivante, un grand vapeur apparaît, lumineux : c'est l'*Afrique*, revenu de Matadi, et qui doit nous ramener vers le Nord. Lentement le paquebot s'avance du large. Il décrit une ample cercle, loin des navires mouillés en évitant de gêner, et moins encore, de frôler aucun d'eux. Non voulue, et sans doute perdue, leçon de courtoisie donnée à l'allemand d'hier.

Nous voici installés à bord de l'*Afrique* en un cadre devenu déjà familier par les relations ébauchées, par l'accueil antérieurement reçu.

Nous connaissons peu en France tout ce qui a

trait à notre vie extérieure : est-ce donc parce qu'ils sont parmi les meilleurs pionniers de notre expansion, ou bien simplement parce que, errants par destination, ils sont des électeurs intermittents ? Les officiers de la marine marchande, que j'ai vus, dans le monde entier, en toutes circonstances, se montrer une élite de valeur, de conscience professionnelle et de courtoisie privée, n'ont pas, dans notre vie nationale, la place qui leur revient du fait des services par eux rendus au pays.

Infime parmi eux est le nombre de ceux qui ont été l'objet d'une distinction honorifique, seule forme sous laquelle nous concevions encore la récompense du mérite ; forme rationnelle d'ailleurs et dont l'application courante va, du cordon d'honneur des petites filles des Sœurs, aux ordres les plus recherchés de notre collection nationale. Puérile ou non, cette conception, — fort dédaignée par les Anglo-Saxons, — de la récompense décernée par le pays à ses meilleurs serviteurs, n'en fait pas moins loi chez nous. Elle est ancrée dans nos mœurs, et toute les considérations du monde n'y changeront rien.

Mais encore serait-il souhaitable que la répartition en fut rigoureusement équitable. Elle ne

l'est pas, en ce qui touche les officiers de notre marine marchande. Et je connais tel commandant de paquebot, rude marin, pâle électeur, dont la belle carrière touche à sa fin, et auquel les modestes palmes, sollicitées pour lui, ne furent même pas accordées. Et pourtant !...

Peut-être aussi les intérêts des officiers de la Marine marchande sont-ils bien faiblement défendus en haut lieu ?...

***

Une courte escale, encore, à Libreville. Et nous voici bien, cette fois sur le chemin du retour.

Trouvé, en passant, un courrier mélancolique, lettres et journaux. Il n'y est question que de grèves, de cherté de la vie, de catastrophes, de dramatiques faits divers.

Bast ! Dans quelques semaines, nous serons plongés de nouveau dans la vie de Paris ; mille sujets occuperont notre attention. A peine lirons nous alors distraitement ce qui, de loin, nous paraît d'importance prépondérante.

Les gens qui connaissent la France seulement par nos quotidiens, et qui, malgré tout, se décident à la visiter, sont tout de même vraiment des braves. Rendons-leur cet hommage.

AU DAHOMEY

Une grue à vapeur nous a délicatement déposés sur le warf, après un transbordement facilité par le calme de la mer. Malgré le beau temps, la houle s'avance vers la rive en sillons allongés. Les volutes se forment énormes. Et, droits, les rouleaux, s'écroulant avec fracas, viennent déferler à terre. Qu'est-ce donc, quand la mer est mauvaise ? Par quelle âpreté la Nature a-t-elle dressé sur la côte africaine ce redoutable obstacle de la barre où tant d'hommes ont payé, où tant d'autres paieront de leur vie notre pénétration dans le Continent Noir !

Sitôt à terre, l'impression, banale, vue de la mer et semblable à tant de ces cités africaines, toutes en façade le long du rivage, se modifie et devient excellente. La ville, naissante, a de la profondeur. Ses avenues, plantées, propres, établies à angle droit, pourvues d'un petit réseau de voie étroite, tout lui donne un aspect d'en-

semble qui rappelle un peu, en moins bien, celui, si charmant, de Conakry.

Deux robustes gaillards, la traverse posée sur la tête, portent en hamac chacun de nous jusqu'à la gare. Et je songe aux grêles Ballalis du Haut-Djoué, croulant sous le poids de nos tippoys, à quatre porteurs, et nous faisant faire, à pied, par pitié d'eux, des étapes, dont deux de près de quarante kilomètres en pleine montagne, sous le soleil de l'Equateur.

Ah ! si nous avions eu ces gaillards !

Car, ici, la race est belle et intelligente. Le Dahoméen travaille et produit. Tous s'accordent à dire que le Dahomey, si nouvellement incorporé à notre Empire et, quoique étranglé, malheureusement, entre le Lagos anglais et le Togo, ce dernier que les Allemands ont enlevé à notre très bonne grâce, est une des colonies les plus remplies de promesses. Ceux de nos compatriotes avec lesquels j'ai pu m'entretenir ont été unanimes à m'affirmer leur foi dans l'avenir de « leur » colonie et leur attachement pour elle.

Cette note, on ne la trouve pas toujours ailleurs. Elle est assez significative pour mériter d'être soulignée. Ici le peuple nous a acceptés avec d'autant plus de bon vouloir qu'il avait été plus longtemps opprimé par la tyrannie sangui-

naire de ses chefs. Puis il sait, il apprécie la différence de traitement, entre la dureté avec laquelle les gens de Togo, de même race, sont traités par les Allemands, et nos procédés de colonisation, dont la douceur est justifiée, au Dahomey, par la docilité, la malléabilité des indigènes. Quelques-uns d'entre eux sont parvenus à une certaine fortune. Rien que cela est un bien. L'indigène riche devient un client de la Métropole et un facteur du mouvement économique. Au Lagos, la très florissante colonie anglaise voisine, l'indigène possédant une grosse fortune, une riche demeure et dirigeant une maison importante n'est pas une exception. Quand nous en serons là, dans nos possessions d'Afrique, nous pourrons commencer à trouver justifiée la formule de ceux qui voient dans le Continent Noir l'exclusif champ d'expansion de notre pays. Sans doute, ne sera-ce pas demain, malheureusement.

Le Dahomey, comme d'ailleurs le Lagos, doit sa prospérité à l'exploitation de la palme, de cette même palme dont l'incroyable fainéantise physique et morale des Congolais et des Gabonais laisse, depuis toujours, perdre, sans les récolter, les richesses perdues.

Le coton y donne les plus sérieuses espérances, dit-on. Voici encore un produit de première

nécessité pour lequel notre pays est, chaque année, tributaire de l'étranger pour des dizaines de millions. Nous affranchir de cette sujétion, apporter à la Plus Grande France le bienfait de cet aflux d'argent et d'une semblable prospérité, ne voilà-t-il pas un admirable objectif pour tous ceux qui, à un titre quelconque, public ou privé, sont des dirigeants ? Les plus louables efforts sont, convient-il d'ajouter, depuis assez longtemps, poursuivis d'une manière décisive dans cette voie par une Association cotonière française privée.

Le Dahomey va de plus trouver, il trouve déjà, dans la culture étendue du maïs, une nouvelle source de richesse.

***

Je dois, toutefois, me faire l'interprète d'un regret que j'ai entendu exprimer à différentes reprises par les producteurs coloniaux : c'est la fréquente inaptitude, accidentelle ou voulue, de nos marchés métropolitains à seconder leurs efforts.

Si bien que telle production de nos colonies qui devrait être monopolisée entre nos mains est dirigée sur les places étrangères concurrentes des

nôtres, sans seulement que notre pavillon bénéficie du frêt.

Nos grandes Chambres de Commerce,dont on ne peut nier l'esprit d'initiative et le sens pratique, seraient bien inspirées en faisant faire, dans nos principales colonies exportatrices, soit collectivement, soit chacune pour la partie qui les intéresse, une enquête destinée à rechercher la possibilité de trouver en territoire français la satisfaction de leurs besoins de matières premières comme à éviter les malentendus possibles; n'est-ce pas, en effet, l'intérêt manifeste, pour une métropole, de canaliser à son profit, et dans la mesure du possible, son commerce colonial afin de combattre l'orientation étrangère de ce commerce? Vérité d'autant plus frappante, en ce qui nous concerne, que l'importance globale actuelle de notre trafic avec nos possessions d'outre-mer, bien qu'atteignant annuellement un milliard, représente cependant, et quelque fiers que nous puissions en être, un début, étant données les espérances d'avenir que nous sommes en droit d'attendre de nos sacrifices coloniaux.



Le temps restreint dont nous disposons nous

oblige à limiter à Ouïdah notre excursion dans l'intérieur. Nous trouvons là un centre plein d'intérêt et où, notamment, un Temple des Serpents fait revivre d'anciennes mœurs.

A travers des cultures et des plaines plantées de palmiers,un wagon confortable nous emmène vers notre but. Villages bien tenus ; la maison de pisé remplace la case indigène faite de feuillages, vue partout en Afrique Equatoriale. Les adultes sont grands,bien charpentés : les enfants nombreux.On sent une population saine,active, bien nourrie.

La terrible trypanosomiase est inconnue au Dahomey. Et quelques malades,importés du Sud, ne semblent pas devoir jusqu'à présent entraîner la contamination de la race : ce qui paraît donner raison à l'opinion qui considère la misère physiologique comme le principal facteur de propagation du mal.

Nous emportons de notre courte visite le regret de sa brièveté. Un réseau ferré de 300 kilomètres, 2.500 kilomètres de routes, dont le gouverneur général Merlaud-Ponty vient de parcourir une partie en auto,le pittoresque des mœurs qui réunissent à Abomey, lors de certaines fêtes fétichistes, plusieurs milliers de participants, la perspective de belles chasses possibles vers la

frontière du Haut-Lagos, tout augmente notre regret de quitter ce pays sans l'avoir visité à fond, et notre désir d'y revenir quelque jour.

Cela parait si près de France, quand on a l'habitude du grand voyage, et, pourtant, demeure fencore si étranger, chez nous, au public !

Quel service rendrait à notre pays, celui qui parviendrait à y intéresser l'opinion en faveur de notre action extérieure, sur le terrain que nous a conquis notre propre valeur, ignorée de nous-mêmes : quand nous n'allons pas jusqu'à la nier.

ESCALES DE RETOUR

Nous avons dépassé le Togo. Au jour, notre navire suit la côte, dont tous les détails apparaissent très nets : c'est la Gold Coast anglaise, formée des anciennes possessions danoises et hollandaises rachetées par l'Angleterre, de 1860 à 1870, étendues en 1872-74 par la célèbre et sanglante guerre des Achantis, où le général Wolseley acquit sa réputation. Depuis Acra, les centres se succèdent, importants, aisément détaillés par la lorgnette.

Nos côtes coloniales africaines présenteront, elles aussi, quelque jour, si nous le voulons, la même densité d'activité.

Que l'exemple des Anglais nous montre ce que peut valoir, ce que vaut notre propre domaine.

***

Sur rade de Grand-Bassam, nous trouvons au

mouillage un médiocre paquebot marseillais, et deux paquebots allemands.

Le long de toute cette côte d'Afrique, je constate le phénomène déjà enregistré il y a deux ans, lors de mon voyage maritime autour du monde : le développement manifeste du pavillon allemand, partout représenté par de belles unités, neuves, comme il convient à une marine si jeune, et l'effacement relatif du pavillon anglais.

Cette remarque, même partielle, n'est pas dénuée d'intérêt, puisqu'elle corrobore une fois de plus la cause de la conflagration à laquelle assistera vraisemblablement notre génération.

Autre remarque : ces deux navires sont, comme la plupart des modernes paquebots étrangers, tous deux munis de la télégraphie sans fil, demeurée l'exception sur les nôtres, en dehors des transatlantiques Havre-New-York.

La satisfaction platonique qu'on éprouve à voir ainsi appliquée généralement par l'étranger une invention latine, et en partie française, n'en est pas moins chatouilleuse à notre amour-propre.

Il faut savoir se contenter...

⁂

Une aimable invitation du gouverneur nous conviait à venir, par un vapeur desservant la lagune, visiter Bingerville. Malheureusement, par un vilain tour de la « poche restante » cette communication nous fut faite bien longtemps après notre départ de Grand-Bassam pour Tabou, où nous devions laisser l'équipe de Kroumen embarqué à chaque voyage.

Gros regret : j'eusse trouvé un intérêt certain à m'entretenir avec quelques personnalités averties de cette colonie de la Côte d'Ivoire, si défavorisée dans la conception de son accès avec la mer, mais à laquelle ceux qui la connaissent prédisent le plus beau développement, en dépit de la période héroïque qu'y traverse encore l'affermissement de notre implantation.



Nous reprenons, avec la vie du bord, notre route vers l'Europe.

Je n'ai jamais compris la répulsion de tant de mes compatriotes pour les voyages maritimes. Est-ce vocation de marin manqué ? Je trouve,

au contraire, aux longues traversées du charme, et un attrait infiniment supérieur à mainte autre existence. D'abord, les grands paquebots modernes sont de somptueuses demeures, où la table, l'éclairage à profusion, le service et le souci du bien-être pour le passager constituent un ensemble bien propre à rendre fort acceptable la vie matérielle, supérieure assurément, pour beaucoup, à ce que les plus difficiles ont chez eux.

Pas de courrier, pas de journaux, pas d'importuns. Peu de nouvelles ? Certes. Mais si vous saviez comme on s'en passe, lorsque l'on a perdu le contact avec la Métropole ! Indifférence? Non pas, mais bien plutôt effet du dépaysement, de la transplantation en des milieux si différents de ceux auxquels on est accoutumé.

Puis, à bord, on sélectionne quelques sympathies. L'intimité de la vie en commun les transforme vite, souvent, en amitiés plus durables que maintes plus anciennes relations, poursuivies des années dans l'indifférence de la vie mondaine et condamnées à ne jamais sortir de la banalité polie.

Et, aussi, quelle existence propice au travail reposé, aux lectures, à la méditation devant la mer, changeante, vite aimée, empoignante !

Les gens qui redoutent, sans les connaître, ces sensations puissantes, ignorent de combien de joies ils se privent.

Ah ! je sais : la crainte du mal de mer retient de naviguer nombre de gens. Mal affreux, justement redouté. Seulement, — et ne croyez pas au paradoxe, — on ne l'a pas « comme ça ». D'abord, nombre de gens y sont réfractaires ; d'autres le deviennent après un court tribut. Très infime, je vous assure, est le nombre des passagers malades à la mer aussi longtemps que le temps est gros. Or, les gros temps sont l'exception. Ainsi, lorsque j'effectuai le tour du monde par mer, en plus de huit mois de navigation, j'ai vu la mer vraiment démontée seulement trois jours. Ce voyage-ci, de France au Congo et du Congo en France, l'Océan fut, sauf à la hauteur de l'Espagne, où nous essuyâmes un violent coup de vent, d'un calme plat.

Oh ! je ne soutiens pas que le mal de mer soit évitable, certes, même en admettant la vertu des panacées débitées contre lui. Je dis seulement que sa crainte, que l'aversion, devenue générale chez les Français, pour la mer alors que le goût de la navigation se développe si prodigieusement chez nos concurrents maritimes, nous mettent en état d'infériorité, et, tout en

nous privant d'un facteur important d'activité extérieure, nous ridiculisent un peu.

C'est donc contre cette infériorité que je voudrais voir enfin réagir. Sans y trop compter, hélas!

Nous sommes devenus un peuple de casaniers, routiniers, étroits d'aspiration, formalistes, sujets pour un rien au « tracassin », comme disent plaisamment les Marseillais.



Quand nous arrivons à Conakry, nous trouvons la jolie ville en fête. Le gouverneur général de l'Afrique Occidentale arrive le lendemain pour l'inauguration du chemin de fer de 600 kilomètres qui relie à la côte l'hinterland du Sénégal-Niger; puis, par une belle randonnée sur un parcours non encore officiellement effectué dans son ensemble, M. Merlaud-Ponty, doit gagner le Haut-Dahomey, par le Niger et revenir par Kotonou : plusieurs mois de route et un convoi de 500 porteurs. L'initiative de ce voyage est excellente, en ce quelle confirme matériellement la continuité, dans ses fractions diverses, de notre admirable Empire africain, dont l'épanouissement eût été parachevé, si le défaut de vigueur, de vues générales n'avait, à différentes re-

prises, conduit nos négociateurs métropolitains à abandonner entre les mains de nos compétiteurs étrangers d'importantes enclaves, gênantes pour nous, et dont nous eussions pu, ce ne fait pas de doute, conserver la possession ou tout au moins diminuer l'importance.

Les rues sont pavoisées.

Un feu d'artifice doit être tiré ; cela a contribué évidemment à l'afflux de population indigène, propre, de physionomie intelligente. Les miliciens, les tirailleurs sont de neuf habillés. Les embarcations impeccables, bien manœuvrées, dans le va-et-vient des vedettes automobiles, par des laptots tenus comme des marins de yacht. L'œil du grand chef sera satisfait, surtout s'il généralise...



La grande salle du bel hôtel, très Touring-Club, dont une heureuse initiative privée a doté Conakry, regorge de monde. Jolies femmes, toilettes claires, les hommes en blanc. Dans la cour voisine, devant les chaises rangées déjà, le cinéma, passe-temps habituel, est disposé pour le soir.

Tout cela est gai, vivant, prospère. Et pourtant, il y a vingt ans, rien n'existait ici. Conakry,

déjà une ville, était un coin perdu entre la mer déserte et la brousse.

* * *

Si nous étions en pays britannique, il y aurait, sur la rade, fermée par les îles de Los aux contours japonais, 15 à 20 voiliers de plaisance, sport idéal, dans ce cadre charmant et doux. Mais nous sommes en France coloniale ; et, sauf la bicyclette pratiquée sur la jolie route de Camayenne, en dépit du tennis un peu délaissé, tracé sur la grande place, rien n'atteste, pas plus à Conakry qu'ailleurs, au demeurant, la compréhension du puissant, du bienfaisant adjuvant contre le regret du pays natal, ni du lien social, que représente le sport.

Il fait bien chaud, en tous ces pays, objectera-t-on. Pas plus qu'à Ceylan, qu'à Singapour, guère plus qu'à Hong-Kong où j'ai vu partout les Anglais faire, du sport, un véritable facteur de la colonisation.

Sommes-nous donc moins énergiques, moins virils que nos voisins ?



Cette nature tropicale, ce pittoresque, ce monde,

tout cela si différent de ce que nous connaissons, combien d'entre vous se le représentent, sans réfléchir, comme à l'autre bout de la terre ?

C'est à neuf jours de France !

Et je songe : l'Egypte a trouvé dans l'exploitation du tourisme, de la riche clientèle hivernante, la source d'une prospérité infinie. Elle a pour elle ses monuments, il est vrai, mais n'a que cela. La nature y est monotone et laide. On va à Madère, climat moyen ; à Ténériffe, à Ceylan, où Colombo est devenu un point d'attraction touristique mondiale, servie par une nature admirable, une population pittoresque, un climat tropical.

Là, l'industrie hôtelière a pu, il faut le dire, seconder cette attirance par de luxueux établissements où le confortable et même le souci de l'élégance sont poussés à une limite égale à ce qu'on trouve dans les plus somptueuses villégiatures d'Europe ou d'Amérique : pourtant le voyage de Ceylan est long ; une vingtaine de jours ; et il est coûteux.

Pourquoi, nous, ne chercherions-nous pas à tirer parti de Conakry, de notre Guinée comme centre d'hivernage? Aucun pays chaud de l'Afrique n'est plus rapproché d'Europe. Aucun plus facile d'accès.

D'ici, le railway, admirablement entretenu, permet de gagner sans fatigue telles régions centre-africaines avant-hier inconnues, hier encore à peine accessibles.

Les chasses, la pêche sportive, le yachting sont praticables dans d'exceptionnelles conditions d'aisance. Tels cycles touristiques : Conakry-Dakar, par le Haut-Sénégal, Conakry-Kotonou, par le Niger, peuvent aisément devenir d'une organisation courante, par l'entremise des entreprises commerciales de voyage.

Un tel mouvement, ce serait la prospérité définitive pour ces pays.

Peut-être cette opinion vous paraîtra-t-elle excessive : je ne crois même pas qu'un semblable résultat soit d'une obtention difficile.

Il existe, non pas en France, où la catégorie des touristes d'outre-mer est encore restreinte, mais de par le monde, une innombrable clientèle touristique, éduquée, parfois même blasée, et souvent à la recherche d'objectifs nouveaux. Cette clientèle est entre les mains de quelques grandes agences européennes et américaines. Le jour où ces administrations commerciales, intéressées elles-mêmes à trouver des itinéraires, des champs d'action nouveaux, auront décidé de porter leur effort sur telle sphère facilement,

avantageusement exploitable, comme c'est le cas pour notre Afrique Occidentale, ce jour-là, soyez-en sûrs, le mouvement sera créé par leur seule volonté.

Le tout est de les informer, de les décider.

Cela, c'est la besogne des gouvernements locaux secondant notre Touring-Club, de la presse coloniale, des initiatives privées.

Ce serait bien celle de l'Office Colonial. Mais j'ai déjà longuement parlé de la tripanosomiase...

***

De nouveau, nous voici à Dakar. Il est curieux de constater combien l'optique des mêmes choses change suivant les circonstances. Parlez à quelqu'un en France de Dakar. C'est un centre lointain, peu connu, où on ne va pas, à moins d'y être obligé. Quelques-uns savent vaguement que Dakar fait partie des « points d'appui de la flotte ».

Pour nous, au contraire, qui revenons de si loin, Dakar c'est presque déjà la France, presque la grande ville, les nouvelles, les journaux « frais », ou à peu près.

Lors de notre passage, la rade offre le spec-

tacle de la plus vivante animation : un paquebot des Messageries Maritimes, deux autres, des Chargeurs Réunis, un steamer des Transports Maritimes, un gros vapeur allemand, des cargos français, un grand voilier, nombre de bateaux divers sur rade. S'y trouve également un aviso-croiseur britannique, de type excellent, le *Dwarf*, qui, avec le croiseur allemand *Panther*, visite fréquemment tous les ports de l'Ouest Africain.

Cela démontre par l'exemple combien il serait rationnel que le gouvernement de l'Afrique Occidentale possédât, lui aussi, ainsi que je le notais, un navire convenable, à même de vraiment naviguer, de montrer notre pavillon dans les mêmes parages, et de servir de yacht, dans ses déplacements, au gouverneur général, qui vient d'être réduit à recourir à un modeste cargo pour se rendre à Conakry.

L'armement d'une telle unité, non seulement rendrait des services, mais, tout en utilisant un des nombreux navires aptes à remplir cette mission, qui moisissent, désarmés, dans nos arsenaux, permettrait d'y affecter les dépenses et le personnel longtemps absorbés par le *Goëland* dont la survie rappelle un peu tout de même trop l'avatar du *Javelot*, le stationnaire ensablé de la Bidassoa, de comique mémoire.



Que ces grands gaillards de Sénégalais paraissent plus beaux encore, quand on vient de voir des Bondjos, des Batékés, des Pahouins et toutes ces brutes, sombres de cerveau plus encore que de peau, du Congo ! Quelle prolificité, aussi ! Je m'amusais à regarder défiler, revenant du marché, les femmes, de haute stature, la tête ornée d'une perruque tressée, la démarche dandinante dans le drapement des étoffes voyantes. Une sur deux, parmi les jeunes, portait dans le dos un bébé, emmaillotté dans son manteau, et la moitié des autres avaient des « espérances de famille », comme disent les bonnes dames.

On se fût cru au Japon.

Il y a malheureusement une ombre au tableau réconfortant offert par cette belle race : les Sénégalais, me disaient de différents côtés des commerçants de Dakar, deviennent d'un emploi de plus en plus difficile, au point de perdre peu à peu les qualités de leur collaboration à notre action.

Très adulés, — parfois trop, — par certains, pour les incontestables services qu'ils nous ont rendus, leur mentalité de Noirs « quand même »,

les pousse à apporter, de plus en plus, dans leurs rapports avec les Blancs, un ton, non seulement d'égalité, mais d'une arrogance aggravée par la négrophilie, sans doute sincère, mais assurément inopportune de certains dirigeants.

Puis, beaucoup de ces braves Sénégalais, dont vous pouvez deviner la méconnaissance absolue de nos affaires et de la France elle-même, sont électeurs, je le rappelle.

Ça, ils le savent et s'en targuent sans bien définir très probablement quelle valeur exacte leur donne ce noble titre.

Mais ils s'en réclament à tout propos.

« Moi y en a électé et toi pas ! » s'écriait, dans son jargon, un Sénégalais qui avait une altercation avec un militaire blanc, gradé.

Le pis est que le Sénégalais avait raison !

***

Vous rappelez-vous un magot africain nommé Dinah Salifou, qui vint à Paris, voici quelques années, et que notre jobardise fit traiter en grand souverain? Dinah Salifou avait amené avec lui une de ses femmes, une guenon quelconque tirée de sa hutte. On avait donné à l'Elysée une soirée en l'honneur de Dinah Salifou. Un des

ministres d'alors s'avance vers la souveraine, et, la bouche en chemin d'œuf, arrondissant le bras, lui dit :

« Votre Majesté me permettra-t-elle de lui offrir le bras pour la conduire au buffet?... »

Notre mentalité, en matière de politique africaine, n'a guère changé depuis. Elle amuse beaucoup les coloniaux étrangers de l'Afrique. Le fait est que rien n'est comique comme la gravité avec laquelle tel noir électeur de là-bas sait vous déclarer : « Moi y en a les droits de l'homme! » Elle amuse moins nos compatriotes établis dans ces colonies électorales.

« Si cela continue, me disait, découragé, un commerçant de Dakar, qui, outre son propre labeur, a engagé un gros capital dans une très intéressante entreprise, ça deviendra ici pire qu'aux Antilles ! »

Funeste perspective....



Trois longs mugissements de la sirène, et nous nous éloignons du large môle de pierre le long duquel nous étions accostés.

Entre Gorée, dont la forteresse surélevée se superpose aux toits rouges de la vieille ville basse, et les hautes falaises brunes de la terre

ferme, couronnées par le Palais du Gouvernement, flanqué de constructions neuves, de belles et vastes casernes, notre navire défile en accélérant sa vitesse. Voici les îlots abrupts, les éminences des Mamelles ; voici, démâté, épave maintenant lamentable, le vapeur naufragé, aperçu là, il y a quelques mois, et qu'on n'a pu sauver.

Puis, une fois de plus, le large, le retour vers le Nord.

Escale manquée, regrettée, Ténériffe, passée de nuit. Il est dit que nous ne visiterons jamais ce pays !

Chaque jour, le soleil diminue visiblement la durée de sa course. Encore quelques coups de beau soleil, quelques nuits étincelantes ; encore la Mer bleue. A la hauteur du Maroc, c'est déjà la lame faite, le vent frais, le ciel presque gris du Nord. Puis, les transitions sont si brèves, si brutales, quand on navigue par la longitude de notre toute petite planète ! Et quand on regarde quelque mappemonde reproduisant notre « machine ronde », comme l'appelaient les bons auteurs du temps passé, monde exigu aux extrémités duquel conduisent quelques jours de traversée, c'est alors que l'on est stupéfait de l'insignifiance territoriale de notre France, sur l'ensemble du Globe.

***

Notre pays est grand, pourtant. Et nous le voudrions plus grand encore. Mais sa grandeur est faite de toutes nos valeurs individuelles réunies en ce faisceau qu'est la Nation.

Aussi, je vous l'assure, quand, de bien loin, placé soi-même sur un terrain où l'on peut toucher du doigt les efforts d'expansion de notre race, on perçoit les échos de notre politique intérieure, de nos dissensions, de notre morcellement intellectuel, combien alors toutes ces choses, si importantes cependant aux yeux de qui les voit de près, paraissent mesquines et vides ! Comme on comprend mieux la noblesse de la mission, la beauté du rôle des pionniers, chefs ou modestes serviteurs, qui luttent « sur le front » pour la Plus Grande France.

Mais, aussi, qu'elle est injuste, presque rebutante, l'indifférence, l'ignorance généralisée où l'on demeure, de l'œuvre de ces hommes et du magnifique domaine qu'ils ont, en quelques années, donné à la France !

Combien, parmi ceux qui, depuis le début de notre expansion coloniale, ont eu la charge de diriger nos affaires, ont été se rendre compte du

grand labeur accompli ? où trouve-t-on trace, chez nous, d'un essai d'une vulgarisation ? de la création, en matière coloniale, d'une opinion publique, à la formation de laquelle leur éloignement presque constant de la Métropole, leur spécialisation même rend les coloniaux inaptes ?

Il faut pourtant que ce courant d'opinion se crée jusque dans nos masses profondes. Cela est une impérieuse nécessité. En la méconnaissant, nous risquons d'annihiler en partie tant de sang et d'or dépensés pour redonner à la France sa puissance mondiale.

Portons vers nos colonies l'effort et les ressources que nous avons, avec tant de légèreté, parfois, éparpillés sans compter, au dehors, quand ce ne fut pas pour armer contre nous nos plus redoutables adversaires.

Ce vaste Empire Africain, que je viens de parcourir, mérite, je vous l'assure, par sa facilité d'accès dans la plupart de ses parties, par sa beauté, par l'intérêt puissant qu'il offre, d'attirer, non seulement de France, mais du Globe entier, le voyageur, le touriste comme l'homme d'affaires, le sportsman comme le savant.

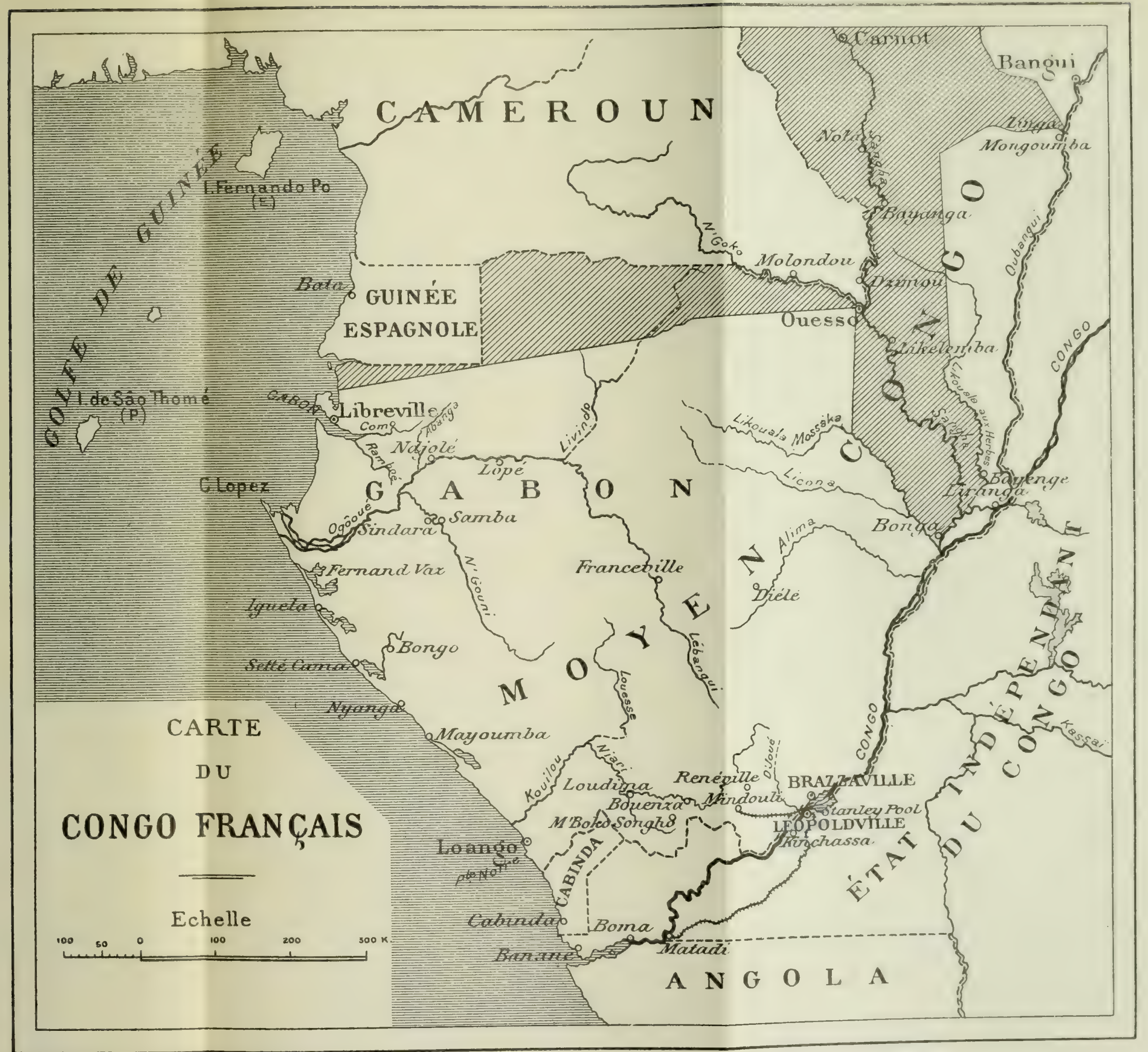
Contribuer à provoquer l'adduction du mouvement vers notre Afrique, c'est lui assurer la prospérité à venir, c'est couronner l'effort

accompli par nous dans cette partie du Monde.

A cette belle tâche, chacun de nous se doit de contribuer, et le peut, fût-ce seulement en considérant l'expansion française en Afrique comme un des sujets les plus dignes offerts à l'attention de notre Nation.

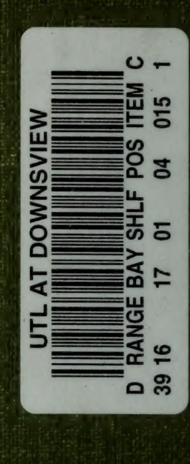
FIN

TABLE DES MATIÈRES



Dressée par H. BARRÈRE, Editeur-Géographe. PARIS.

La partie hachurée représente les régions cédées à l'Allemagne d'après l'accord du 4 Novembre 1911


UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 16 17 01 04 015 1